Deutscher Bundestag **Drucksache 14/8670**
14. Wahlperiode
(zu Drucksache 14/8343)
21. 03. 2002

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes über die Entsorgung von Altfahrzeugen (Altfahrzeug-Gesetz – AltfahrzeugG) – Drucksache 14/8343 –

Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung

Der Bundesrat hat in seiner 773. Sitzung am 1. März 2002 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. **Zu Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a**
(§ 2 Abs. 1 Nr. 5 AltfahrzeugV)

   In Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a sind in § 2 Abs. 1 Nr. 5 nach den Wörtern „oder eine sonstige Anlage“ die Wörter „zur weiteren Behandlung“ einzufügen.

   B e g r ü n d u n g

   Klarstellung des Gewollten. Restkarossen sind gemäß § 4 Abs. 4 nur einer Schredderanlage (siehe § 2 Abs. 1 Nr. 18) oder einer sonstigen Anlage zur weiteren Behandlung (siehe § 2 Abs. 1 Nr. 19) zu überlassen. Durch die in der Nummer 5 gewählten Formulierung „sonstige Anlage“ kann der Eindruck entstehen, dass eine Behandlung auch in anderen Anlagen zulässig ist als in denen, die in den Nummern 18 und 19 genannt sind. Da dieses nicht gewollt ist, ist klarzustellen, dass Altfahrzeuge alternativ nur sonstigen Anlagen zur weiteren Behandlung zugeführt werden dürfen.

2. **Zu Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a**
(§ 2 Abs. 1 Nr. 6 AltfahrzeugV)

   In Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a ist in § 2 Abs. 1 Nr. 6 das Wort „und“ durch das Wort „oder“ zu ersetzen.

   B e g r ü n d u n g

   Klarstellung des Gewollten. Gefährliche Bauteile, wie z. B. Airbags oder Gurtstraffer, sind entweder auszubauen und einer geordneten Entsorgung zuzuführen oder im eingebauten Zustand durch Auslösung unschädlich zu machen. Nicht Gegenstand der Vorbehandlung eines Demontagebetriebes ist das Unschädlichmachen ausgebauter gefährlicher Bauteile.

3. **Zu Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a**
(§ 2 Abs. 1 Nr. 10 AltfahrzeugV)

   In Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a ist § 2 Abs. 1 Nr. 10 wie folgt zu ändern:

   a) Nach den Wörtern „ursprünglichen Zweck“ ist der Klammerzusatz „(werkstoffliche Verwertung)“ zu streichen.

   b) Vor den Wörtern „rohstoffliche Verwertung“ sind die Wörter „Nutzung der stofflichen Eigenschaften,“ in die Klammer einzufügen.

   B e g r ü n d u n g

   Klarstellung.

   Mit der vorgeschlagenen Formulierung wird die Begriffsbestimmung des „Recycling“ aus der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge vom 18. September 2000 vollständig übernommen. Dabei wird die Überlegung der Bundesregierung aufgegriffen, den in Deutschland nicht einheitlich verwendeten Begriff des „Recycling“ durch „stoffliche Verwertung“ zu ersetzen.

   Die vollständige Übernahme der Begriffsbestimmung, unabhängig von der Definition der energetischen Verwertung, dient der für den Vollzug der Verordnung notwendigen Abgrenzung der stofflichen von der energetischen Verwertung. Der Klammerzusatz stellt klar, dass folglich auch die rohstoffliche Verwertung der stofflichen Verwertung zuzurechnen ist.

   Die von der Bundesregierung vorgeschlagene Formulierung würde zu einer – hier nicht notwendigen – Definition der werkstofflichen Verwertung führen, die aller-

Zugeleitet mit Schreiben des Bundeskanzlers vom 21. März 2002.

dings zu eng ist. Die werkstoffliche Verwertung ist z. B. in der Verordnung über die Vermeidung und Verwertung von Verpackungsabfällen vom 21. August 1998 wie folgt definiert: „Verfahren, bei denen stoffgleiches Neumaterial ersetzt wird oder der Kunststoff für eine weitere stoffliche Nutzung verfügbar bleibt (werkstoffliche Verfahren)“.

4. **Zu Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a**
(§ 2 Abs. 1 Nr. 15 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a sind in § 2 Abs. 1 Nr. 15 nach den Wörtern „zurückgenommen werden“ die Wörter „, ohne dass dort die Altfahrzeuge behandelt werden“ einzufügen.

Begründung

Mit der Ergänzung wird klargestellt, dass der Tätigkeitsbereich der Rücknahmestelle dem der Annahmestelle entspricht. Im Anhang zur Altfahrzeug-Verordnung wird in der neuen Nummer 2.4 explizit darauf verwiesen, dass die Anforderungen für Annahmestellen (Nummern 2.1 bis 2.3) gleichermaßen für die Rücknahmestellen gelten. Insofern ist auch eine Angleichung der Definitionen beider Begriffe erforderlich.

5. **Zu Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a**
(§ 2 Abs. 1 Nr. 16 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a ist in § 2 Abs. 1 Nr. 16 das Wort „weiteren“ durch das Wort „nachfolgenden“ zu ersetzen.

Begründung

Klarstellung. In Demontagebetrieben finden die ersten Schritte zu einer Verwertung statt. Das Wort „weiteren“ indiziert, dass bereits eine Teilverwertung stattgefunden hat, der eine weitere Verwertung folgt.

6. **Zu Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a**
(§ 2 Abs. 1 Nr. 16 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a ist dem § 2 Abs. 1 Nr. 16 nach dem Semikolon folgender Halbsatz anzufügen:

„dies kann auch die Rücknahme einschließen;“

Begründung

Demontagebetriebe können auch Altfahrzeuge annehmen.

7. **Zu Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a**
(§ 2 Abs. 1 Nr. 23 – neu – AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a ist in § 2 Abs. 1 in Nummer 22 der Punkt am Ende durch ein Semikolon zu ersetzen und folgende Nummer 23 anzufügen:

‚23. „Fahrzeugleergewicht“ maßgebliches Leergewicht eines Kraftfahrzeuges zur Ermittlung der Verwertungsziele, das wie folgt bestimmt wird:

– für Kraftfahrzeuge der Klasse M_1, die bis zum 31. Dezember 1996 zugelassen worden sind: Leergewicht gemäß Fahrzeugbrief abzüglich Gewicht des Tankinhalts bei einer 90-prozentigen Füllung,

– für Kraftfahrzeuge der Klasse M_1, die ab dem 1. Januar 1997 zugelassen worden sind: Leergewicht gemäß Fahrzeugbrief abzüglich Gewicht des Tankinhalts bei einer 90-prozentigen Füllung und abzüglich Gewicht des Fahrers (75 kg),

– für Kraftfahrzeuge der Klasse N_1: Leergewicht gemäß Fahrzeugbrief abzüglich Gewicht des Tankinhalts bei einer 90-prozentigen Füllung und abzüglich Gewicht des Fahrers (75 kg).“

Folgeänderungen:

a) In Artikel 3 Nr. 6 Buchstabe a ist in § 5 Abs. 1 das Wort „Fahrzeuggewicht“ durch das Wort „Fahrzeugleergewicht“ zu ersetzen.

b) In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe bb ist in Nummer 3.2.4.1 Satz 6 das Wort „Leergewichte“ durch das Wort „Fahrzeugleergewichte“ zu ersetzen.

c) In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe cc sind in Nr. 3.2.4.1 Satz 7 nach dem Wort „Ersatzteile“ die Wörter „und Kraftstoffe,“ einzufügen.

d) In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe cc ist in Nummer 3.2.4.1 Satz 9 das Wort „Leergewichte“ durch das Wort „Fahrzeugleergewichte“ zu ersetzen.

e) In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe cc ist Nr. 3.2.4.1 Satz 10 zu streichen.

f) In Artikel 4 Nr. 3 Buchstabe f Doppelbuchstabe cc sind in Abschnitt 2 des Verwertungsnachweises in Zeile 2.3 die Wörter ‚„Leergewicht lt. Fahrzeugbrief“‘ durch die Wörter ‚„Fahrzeugleergewicht gemäß § 2 Nr. 23 Altfahrzeug-Verordnung“‘ zu ersetzen.

Begründung

Das Kraftfahrzeugleergewicht ist die zentrale Kenngröße für die Ermittlung der Verwertungsquoten und die Überprüfung der Einhaltung der Zielvorgaben. Da diese Größe sowohl in § 5 als auch im Anhang verwendet wird, muss sie am Anfang der Verordnung in den Begriffsbestimmungen einheitlich definiert werden.

Das im Kraftfahrzeugbrief eingetragene Leergewicht eines Kraftfahrzeuges der Klasse M_1 wurde bis zum 31. Dezember 1995 nach DIN aus dem eigentlichen Gewicht des Kraftfahrzeuges zuzüglich dem Gewicht des Tankinhaltes eines zu 90 Prozent gefüllten Kraftstofftanks ermittelt.

Im Rahmen der EU-weiten Vereinheitlichung der Typgenehmigung auf der Grundlage der Richtlinie 70/156/EWG wurde ab dem 1. Januar 1998 das im Kraftfahrzeugbrief eingetragene Leergewicht eines Kraftfahrzeuges der Klasse M_1 zusätzlich um das normierte Fahrergewicht (75 kg = 68 kg Fahrer zuzüglich 7 kg Gepäck) erhöht (siehe Richtlinie 70/156/EWG Anhang I Nr. 2.6 „Masse des Fahrzeugs“ in Verbindung mit der Fußnote „o“). Das heißt, das Fahrzeugleergewicht enthält nunmehr das Gewicht des Tankinhalts eines zu 90 Prozent gefüllten Kraftstofftanks und das Fahrergewicht.

In einem Übergangszeitraum vom 1. Januar 1996 bzw. 31. Dezember 1997 konnte das Leergewicht eines Kraftfahrzeuges der Klasse M_1 sowohl nach dem alten als auch nach dem neuen Verfahren bestimmt werden.

Bei dem im Kraftfahrzeugbrief eingetragenen Leergewicht eines Kraftfahrzeuges der Klasse N_1 wurde bereits immer das Gewicht des Tankinhalts eines zu 90 Prozent gefüllten Kraftstofftanks und das Fahrergewicht (75 kg) berücksichtigt.

Würde im Falle der Entsorgung das Gewicht des Fahrers und das Gewicht des Kraftstoffes (Altfahrzeuge enthalten auf Grund der hohen Kraftstoffpreise nur noch geringe Kraftstoffrestmengen) nicht vom Fahrzeugleergewicht abgezogen, müssten Gewichtsanteile des Fahrzeuges einer Verwertung zugeführt werden, die dieses bei der Abgabe zur Entsorgung nicht mehr enthält. Dieses würde eine Übermaßforderung darstellen, zumal dieser Gewichtsanteil durch nichtmetallische Materialien kompensiert werden müsste, die ohnehin erheblich schwieriger und mit deutlich höheren Kosten zu verwerten sind.

Auf Grund der unterschiedlichen Berechnungsansätze für Fahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 muss bei der Berechnung des Leergewichtes zwischen diesen beiden Klassen unterschieden werden. Da sich außerdem die Berechnung bei Fahrzeugen der Klasse M_1 zwischenzeitlich geändert hat, muss diese Änderung ebenfalls berücksichtigt werden. Da in einem Übergangszeitraum vom 1. Januar 1996 bis zum 31. Dezember 1997 beide Berechnungserfahren möglich wären, wird aus Gründen der Vollzugsvereinfachung der 31. Dezember 1996 als Stichtag für die Änderung des Berechnungsverfahrens gewählt.

Außerdem wird aus Gründen der Vollzugsvereinfachung bei der Ermittlung des Fahrzeuggewichtes nicht auf das Baujahr, sondern auf das Datum der Erstzulassung abgestellt, weil dieses im Gegensatz zum Baujahr unmittelbar aus dem Fahrzeugbrief abgelesen werden kann und nicht erst über die Fahrzeugidentifikationsnummer ermittelt werden muss. Der Fehler, der dadurch entsteht, führt zwar zu einer geringfügigen „Übererfüllung“ der Quote, kann jedoch in Anbetracht der Gesamtzahl der zu entsorgenden Altfahrzeuge vernachlässigt werden.

Da auf Grund der beantragten Korrektur der Gewichtsanteil des Kraftstoffes nun nicht mehr im Fahrzeugleergewicht (= Eingangsgewicht im Demontagebetrieb) enthalten ist, darf dieser bei der Berechnung der Verwertungsquoten nicht in Ansatz gebracht werden. Dieses wird durch eine entsprechende Ergänzung von Satz 7 der Nummer 3.2.4.1 des Anhangs berücksichtigt (Folgeänderung Buchstabe c).

Untersuchungen im Auftrag der ARGE-Altauto (siehe Monitoringbericht der ARGE-Altauto) haben gezeigt, dass das durch Wägung ermittelte Fahrzeugleergewicht sehr gut mit dem korrigierten Leergewicht gemäß Kraftfahrzeugbrief übereinstimmt. Durch die Definition des Fahrzeugleergewichtes in der oben beschriebenen Weise kann somit auf die Ausstattung der Demontagebetriebe mit einer Waage und das Wiegen eines jeden Altfahrzeuges verzichtet werden, ohne dass dieses zu Fehlern bei der Ermittlung der Zielvorgaben/(Verwertungsquoten) führt.

Die übrigen Folgeänderungen setzen die einheitliche Verwendung des Begriffes „Fahrzeugleergewicht“ um.

8. **Zu Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe c**
(§ 2 Abs. 2 Nr. 2 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe c sind in § 2 Abs. 2 Nr. 2 die Wörter „in Bezug auf die jeweiligen abfallwirtschaftlichen Tätigkeiten dokumentiert ist“ durch die Wörter „geprüft und dies im Überwachungszertifikat ausgewiesen ist“ zu ersetzen.

Begründung

Klarstellung des Gewollten. Entsorgungsfachbetriebszertifikate sind immer konkret auf die durchzuführende abfallwirtschaftliche Tätigkeit auszustellen. Wesentlich ist auch, dass der Betrieb tatsächlich auf die Anforderungen dieser Verordnung hin überprüft wurde und dies auch im Zertifikat ausgewiesen wird.

9. **Zu Artikel 3 Nr. 4** (§ 3 Abs. 1 Satz 2 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 4 sind in § 3 Abs. 1 Satz 2 nach dem Wort „Rücknahmestelle“ die Wörter „oder einen von einem Hersteller hierzu bestimmten anerkannten Demontagebetrieb“ einzufügen.

Begründung

Altfahrzeuge wurden bisher in vielen Fällen unmittelbar bei einem Demontagebetrieb abgegeben und von diesem auch angenommen. Diese Praxis hat sich bewährt. Die Fahrzeughersteller werden auch in Zukunft Demontagebetriebe bestimmen, in denen Fahrzeuge ihrer Marke kostenlos entgegengenommen werden. Da die Definition des Begriffes „Rücknahmestelle“ ausschließt, dass eine Rücknahmestelle selbst Demontagebetrieb ist, muss der Absatz 1 entsprechend ergänzt werden.

Dass diese Möglichkeit auch von der Bundesregierung gewollt und vorgesehen ist, zeigt § 4 Abs. 1. Dieser verpflichtet denjenigen, der sich eines Fahrzeuges entledigt, entledigen will oder entledigen muss, dieses u. a. einem anerkannten Demontagebetrieb zu überlassen. Insoweit ist es auch aus diesem Grund sinnvoll, den Hersteller zu verpflichten, Altfahrzeuge seiner Marke bei einem von ihm hierzu bestimmten anerkannten Verwertungsbetrieb unentgeltlich zurückzunehmen.

10. **Zu Artikel 3 Nr. 4**
(§ 3 Abs. 2 Satz 2 – neu – AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 4 ist dem § 3 Abs. 2 folgender Satz anzufügen:

„Absatz 4 Nr. 1, 2 und 5 gilt in diesen Fällen nicht.“

Begründung

Damit die Regelung des § 3 Abs. 2 nicht ins Leere läuft, ist die Änderung erforderlich. Denn bei Kraftfahrzeugen im Sinne von § 15 Abs. 4 KrW-/AbfG, bei denen der Halter oder Eigentümer nicht festgestellt werden konnte, kann naturgemäß auch der Fahrzeugbrief (Absatz 4 Nr. 5) nicht übergeben werden. Bei solchen Kraftfahrzeugen ist auch nicht festzustellen, ob sie nach den Bestimmungen des deutschen Zulassungs-

verfahrens zugelassen waren oder nicht, so dass auch die Bedingungen des Absatzes 4 Nr. 1 und 2 in den seltensten Fällen durch die öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger festgestellt werden können.

11. **Zu Artikel 3 Nr. 4** (§ 3 Abs. 3 Satz 1 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 4 sind in § 3 Abs. 3 Satz 1 die Wörter „anerkannte Rücknahmestellen einzurichten“ durch die Wörter „Rückgabemöglichkeiten durch anerkannte Rücknahmestellen oder von ihnen hierzu bestimmte anerkannte Demontagebetriebe zu schaffen“ zu ersetzen.

Begründung

Die beantragte Regelung dient der Klarstellung, dass die erforderliche Flächendeckung auch unter Einbeziehung anerkannter Demontagebetriebe erreicht werden kann.

12. **Zu Artikel 3 Nr. 4**
(§ 3 Abs. 3 Satz 3 – neu – AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 4 ist dem § 3 Abs. 3 folgender Satz anzufügen:

„Die Flächendeckung ist dann ausreichend, wenn die Entfernung zwischen Wohnsitz des Letzthalters und Rücknahmestelle oder von einem Hersteller hierzu bestimmten anerkannten Demontagebetrieb nicht mehr als 50 km beträgt.“

Begründung

Es ist zu konkretisieren, was als zumutbare Entfernung zu verstehen ist. Die Ausführungen, die in der Begründung zum Gesetzentwurf zur Flächendeckung gemacht werden, sind ungeeignet (zwei nebeneinander liegende Rücknahmestellen reichen in einem großen Landkreis aus, nahe liegende Rücknahmestellen in benachbarten Landkreisen werden nicht berücksichtigt) und stellen für die Hersteller einen unverhältnismäßig hohen Aufwand dar. Auch nach Aussagen des ADAC ist eine Entfernung der Rücknahmestellen von 50 km ausreichend.

13. **Zu Artikel 3 Nr. 4** (§ 3 Abs. 4 Nr. 2 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 4 sind in § 3 Abs. 4 Nr. 2 die Wörter „insgesamt weniger als 3 Monate“ durch die Wörter „vor der Stilllegung weniger als einen Monat“ zu ersetzen.

Begründung

Es besteht die begründete Sorge, dass ältere Fahrzeuge mit einem geringen positiven Restwert (z. B. auf Grund bestimmter funktionsfähiger Bauteile) von kleineren Werkstätten als Gebrauchtwagen aufgekauft werden und die noch funktionsfähigen Teile gegen defekte Altteile ausgetauscht werden. Das Fahrzeug ist dann weiterhin vollständig, aber im Wert gemindert. Nach einer eintägigen Zulassung hätte der Werkstattbetreiber als Letzthalter somit bereits den Anspruch auf eine unentgeltliche Rücknahme durch den Hersteller. Die Wertschöpfung durch den Ausbau der funktionsfähigen Teile würde in der Werkstatt stattfinden. Die Kosten würden auf den Hersteller abgewälzt.

Ein derartiger Missbrauch kann zumindest teilweise dadurch verhindert werden, dass Aufwand und Kosten für ein solches Vorgehen deutlich erhöht werden. Dies wird dadurch erreicht, dass Letzthalter mindestens ein Monat die Kosten für Steuer und Versicherung gezahlt haben müssen.

14. **Zu Artikel 3 Nr. 4** (§ 3 Abs. 4 Nr. 3 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 4 ist in § 3 Abs. 4 Nr. 3 nach dem Wort „Bauteile“ und nach dem Wort „Fahrwerk“ jeweils das Wort „und“ durch das Wort „oder“ zu ersetzen.

Begründung

Die Änderung dient der Klarstellung, dass die beispielhaft aufgeführten Bauteile und Komponenten nicht alle zusammen entfernt sein müssen, sondern dass es ausreicht, wenn eines der dort genannten Bauteile oder eine der Komponenten nicht mehr enthalten ist.

15. **Zu Artikel 3 Nr. 4** (§ 3 Abs. 4 Nr. 3 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 4 sind in § 3 Abs. 4 nach dem Wort „Katalysator“ die Wörter „oder elektronische Steuergeräte für Fahrzeugfunktionen,“ einzufügen.

Begründung

Auch die hochwertigen elektronischen Steuergeräte für Fahrzeugfunktionen werden als wesentliche Komponenten angesehen.

16. **Zu Artikel 3 Nr. 4**
(§ 3 Abs. 4 Nr. 6 – neu – und Nr. 7 – neu – AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 4 ist § 3 Abs. 4 wie folgt zu ändern:

a) In Nummer 3 ist nach dem Wort „enthält“ ein Komma einzufügen.

b) In Nummer 4 ist das Wort „oder“ durch ein Komma zu ersetzen.

c) In Nummer 5 ist der Punkt nach dem Wort „wird“ durch ein Komma zu ersetzen.

d) Nach Nummer 5 sind folgende Nummern 6 und 7 anzufügen:

„6. das Fahrzeug nach einen Unfall entsorgt wird, der zu einem wirtschaftlichen Totalschaden geführt hat oder

7. es sich bei dem Altfahrzeug um ein Fahrzeug der Klasse M_1 oder N_1 handelt, das nicht serienmäßig im einstufigen Verfahren hergestellt und genehmigt wurde.“

Folgeänderung:

In Artikel 3 Nr. 4 ist § 3 Abs. 7 zu streichen.

Begründung

Zu Nummer 6

Die Kosten für die Entsorgung von stark beschädigten Unfallfahrzeugen können die Erlöse aus der Wertschöpfung übersteigen, weil die Vorbehandlung und Demontage derartiger Fahrzeuge mit einem erheblichem Aufwand verbunden ist. Es wäre unangemessen, die Automobilhersteller mit diesen Kosten zu be-

lasten, weil sie nicht Verursacher dieser Kosten sind und keinen Einfluss auf deren Verminderung haben. Bei Fremdverschulden kommt die Haftpflichtversicherung des Unfallgegners für diese Kosten auf. Bei Eigenverschulden trägt der Halter im Rahmen seiner eigenen Verantwortung die Kosten und kann diese z. B. durch eine Vollkaskoversicherung abdecken.

Das Kriterium „Unfall, der zu einem wirtschaftlichen Totalschaden geführt hat“ stellt sicher, dass nicht jeder kleine Unfallschaden einem Hersteller die Möglichkeit gibt, die unentgeltliche Rücknahme abzulehnen.

Zu Nummer 7

Es gibt eine Vielzahl von kleineren und mittleren Unternehmen, die Spezialaufbauten für Fahrzeuge herstellen oder Fahrzeuge durch Ein-, Auf- oder Umbauten in erheblichem Umfang verändern. Die Fahrzeughersteller liefern hierfür lediglich das Basisfahrzeug bzw. -fahrwerk und besitzen keinerlei Einfluss auf die Gestaltung des Fahrzeuges (recyclinggerechte Konstruktion) oder die Auswahl der Materialien/Werkstoffe. Sie sind jedoch weiterhin als Hersteller im Fahrzeugbrief eingetragen. In Anbetracht der Vielzahl dieser Unternehmen und der Vielfalt der Fahrzeuge ist es nicht praktikabel, wenn in jedem Einzelfall eine Vereinbarung über die Kostentragung zwischen diesem Unternehmen und dem Hersteller geschlossen wird. Außerdem werden die Kaufverträge in vielen Fällen zwischen den Vertragshändlern und den Ausbauunternehmen geschlossen, so dass die Hersteller von den Veränderungen überhaupt nichts erfahren und es daher nicht oder nur mit erheblichem Aufwand möglich wäre, Vereinbarungen über das Tragen der Kosten zur unentgeltlichen Rücknahme abzuschließen.

17. **Zu Artikel 3 Nr. 4** (§ 3 Abs. 6 Satz 1 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 4 sind in § 3 Abs. 6 Satz 1 nach dem Wort „Kfz-Werkstätten“ die Wörter „oder in vergleichbaren gewerblichen Einrichtungen“ einzufügen.

Begründung

In § 3 Abs. 6 soll die Verpflichtung zur Rücknahme von Altteilen, die bei Reparaturen von Personenkraftwagen anfallen, geregelt werden. Reparaturen von Personenkraftwagen finden nicht nur in Kfz-Werkstätten, sondern auch in anderen vergleichbaren gewerblichen Einrichtungen, wie z. B. Tankstellen, statt. Auch aus Wettbewerbsgründen sollte sich die aufzubauende Entsorgungsinfrastruktur nicht nur auf die klassischen Kfz-Werkstätten beschränken, sondern muss alle gewerblichen Einrichtungen einschließen, in denen Reparaturen von Personenkraftwagen stattfinden.

18. **Zu Artikel 3 Nr. 5 Buchstabe e – neu –**
(§ 4 Abs. 5 – neu – AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 5 ist nach Buchstabe d folgender Buchstabe e anzufügen:

‚e) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 5 angefügt:

„(5) Auf die Überlassung nach den Absätzen 1 bis 3 finden die Bestimmungen der Nachweisverordnung vom 10. September 1996 (BGBl. 1996 I S. 1382, 1997 I S. 2860) mit Ausnahme des § 26 keine Anwendung.“ ‘

Folgeänderung:

In Artikel 3 Nr. 5 Buchstabe c ist in § 4 Abs. 3 nach dem Wort „ersetzt“ ein Punkt zu setzen und sind die anschließenden Wörter zu streichen.

Begründung

Die Altfahrzeug-Verordnung normiert im Rahmen der Überlassung von Altautos (Altfahrzeugen) spezielle Nachweise, die sicherstellen, dass Altautos (Altfahrzeuge) nur einem ordnungsgemäß arbeitenden Verwertungsbetrieb (Demontagebetrieb) überlassen werden. Als Rechtsfolge der Neueinstufung von Altautos als besonders überwachungsbedürftiger Abfall ergeben sich neben den Nachweispflichten der Altfahrzeug-Verordnung zusätzliche Nachweispflichten nach § 46 KrW-/AbfG i. V. m. der Nachweisverordnung (s. auch die geplante Übergangsregelung in § 34 Abs. 4 (neu) der Nachweisverordnung, Bundesratsdrucksache 843/01 – Beschluss –).

Eine Doppelung der Nachweispflichten ist in der Altfahrzeug-Verordnung auszuschließen. Der Verwertungsnachweis nach der Altfahrzeug-Verordnung ist als spezieller Entsorgungsnachweis ausreichend. Für die weitere Entsorgung der nach der Demontage der Altautos anfallenden Abfallfraktionen gelten die Nachweisregelungen der Nachweisverordnung.

19. **Zu Artikel 3 Nr. 5 Buchstabe d**
(§ 4 Abs. 4 Satz 2 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 5 Buchstabe d sind in § 4 Abs. 4 Satz 2 die Wörter „oder in einer entsprechenden eigenen Anlage behandelt“ zu streichen.

Begründung

Auf Grund der Stellungnahmen der Länder zum Entwurf eines Gesetzes über die Entsorgung von Altfahrzeugen vom 7. August 2001 wurde in Satz 1 der Halbsatz „sofern Restkarossen nicht in einer eigenen anerkannten Schredderanlage behandelt werden“ gestrichen, weil dieser im Vollzug eher zur Verwirrung führt als dass er zur Klarstellung beiträgt. Konsequenterweise muss dann auch der entsprechende Zusatz für die sonstigen Anlagen zur weiteren Behandlung gestrichen werden. Dieses wurde bei der Überarbeitung übersehen.

20. **Zu Artikel 3 Nr. 6 Buchstabe a**
(§ 5 Abs. 3 Satz 3 und 4 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 6 Buchstabe a ist § 5 Abs. 3 wie folgt zu ändern:

a) In Satz 3 ist nach dem Wort „gilt“ das Wort „längstens“ einzufügen.

b) In Satz 4 ist das Wort „unverzüglich“ zu streichen und sind die Wörter „nicht oder nicht mehr erfüllt“ durch die Wörter „auch nach einer vom ihm gesetzten, drei Monate nicht überschreitende Frist nicht erfüllt wird“ zu ersetzen.

Begründung

Die Änderung dient der Vollziehbarkeit der Verordnung sowie einer Harmonisierung mit den Anforderungen der Entsorgungsfachbetriebs-Verordnung (EfbV). Die Änderung ist erforderlich, um eine Nachbesserung bzw. Fehlerbehebung zu ermöglichen, ohne gleich die Bescheinigung entziehen zu müssen. Es würde ansonsten zu einem erheblichen Aufwand bei der Listung der anerkannten Verwertungsbetriebe, Annahmestellen usw. führen, wenn einem Betrieb die Bescheinigung entzogen würde, dieser aus der Liste zu streichen wäre, aber nach kurzer Zeit, wenn die Mängel beseitigt wären, die Bescheinigung wieder zu erteilen wäre und eine erneute Aufnahme in die Liste erfolgen müsste.

21. **Zu Artikel 3 Nr. 6 Buchstabe a**
(§ 5 Abs. 3 Satz 5 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 6 Buchstabe a ist in § 5 Abs. 3 Satz 5 die Angabe „Satz 1, 2 und 4“ durch die Angabe „Die Sätze 2 und 4“ zu ersetzen.

Begründung

Es ist erforderlich, dass auch die Einhaltung der Anforderungen nach Anhang I Nummer 3.2.4.1 Abs. 3 und Nummer 4.1.2 („Verwertungsquoten“) durch einen Sachverständigen überprüft und bescheinigt wird. Der Entwurf der Bundesregierung führt jedoch dadurch, dass Satz 1 hinsichtlich der Erfüllung der Verwertungsquoten nicht gelten soll, dazu, dass eine solche Überprüfung nicht stattfinden muss. Dieses ist nicht gewollt. Daher ist die Änderung erforderlich (Streichung der Angabe „Satz 1“ in Satz 5).

Die Vorgabe, dass die Einhaltung der Verwertungsquoten nicht Voraussetzung für die Erteilung der Bescheinigung bzw. die Nichteinhaltung ein Grund für deren Aberkennung ist, wird hierdurch nicht verändert, sondern bleibt weiterhin bestehen.

22. **Zu Artikel 3 Nr. 6 Buchstabe a**
(§ 5 Abs. 3 Satz 9 Nr. 3 – neu – AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 6 Buchstabe a ist § 5 Abs. 3 Satz 9 wie folgt zu ändern:

a) In Nummer 1 ist das Wort „oder“ durch ein Komma zu ersetzen.

b) In Nummer 2 sind die Wörter „vorgenommen wurden.“ durch das Wort „oder“ zu ersetzen.

c) Nach Nummer 2 ist folgende Nummer 3 anzufügen:

„3. durch Sachverständige im Rahmen der Überprüfung von Anlagen nach § 19i Abs. 2 Satz 3 des Wasserhaushaltsgesetzes und der in seinem Rahmen erlassenen Vorschriften der Länder

vorgenommen wurden.“

Begründung

Demontagebetriebe können nach Wasserrecht prüfpflichtig sein. Die Anforderungen des Anhangs I sind nur dann erfüllt, wenn auch die wasserrechtlichen Anforderungen eingehalten werden. Daher ist es zur Vermeidung von Doppelprüfungen sinnvoll, auch die Ergebnisse der Prüfung durch Sachverständige nach § 19i WHG in die Liste der zu berücksichtigenden Prüfergebnisse einzubeziehen.

23. **Zu Artikel 3 Nr. 7** (§ 6 Nr. 3 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 7 ist § 6 wie folgt zu ändern:

a) In Nummer 2 ist das Wort „oder“ durch einen Punkt zu ersetzen.

b) Nummer 3 ist zu streichen.

Begründung

Die Erfahrungen mit der AltautoV haben gezeigt, dass die Zulassungsverfahren für Sachverständige auf öffentlich bestellte Sachverständige und auf Umweltgutachter und Umweltgutachterorganisationen mit bestimmten Qualifikationen beschränkt werden sollten. Bei der Trägergemeinschaft für eine Akkreditierung GmbH handelt es sich – wie beim „DAR-System“ – um kein öffentlich-rechtliches Gutachtersystem mit externer Kontrolle.

24. **Zu Artikel 3 Nr. 8** (§ 7 Abs. 2a – neu – AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 8 ist in § 7 nach Absatz 2 folgender Absatz 2a einzufügen:

„(2a) Die Sachverständigen nach § 6 haben dem Umweltbundesamt für die von ihnen anerkannten Demontagebetriebe, Schredderanlagen und sonstigen Anlagen zur weiteren Behandlung unverzüglich eine Durchschrift der von ihnen erteilten Bescheinigung oder des Entzugs der von ihnen erteilten Bescheinigung zu übermitteln. Diese muss mindestens folgende Angaben enthalten:

1. Name und Anschrift der Firma,
2. Anschrift des anerkannten Betriebs oder Betriebsteils,
3. Betriebsnummer nach § 27 Abs. 3 der Nachweisverordnung vom … (BGBl. I S. …) für die in Nummer 2 bezeichneten Betriebe oder Betriebsteile,
4. Kommunikationseinrichtungen,
5. Ansprechpartner,
6. zuständige Genehmigungsbehörde,
7. Datum der Ausstellung und des Ablaufs der Bescheinigung.

Bei Demontagebetrieben, die von einem oder mehreren Herstellern für die unentgeltliche Rücknahme von Altfahrzeugen bestimmt worden sind, sind zusätzlich die Hersteller anzugeben, die den Demontagebetrieb hierzu bestimmt haben. Die Anforderungen nach den Sätzen 1 bis 3 gelten auch für Sachverständige, technische Überwachungsorganisationen oder Entsorgergemeinschaften, die die in Satz 1 genannten Betriebe als Entsorgungsfachbetriebe anerkennen. Die in Satz 1 genannte Stelle erstellt nach den Angaben aus Satz 2 Nr. 1 bis 5 und Satz 3 regelmäßig zu aktualisierende Listen und gibt diese in geeigneter Weise öffentlich bekannt.“

Begründung

Die Erfahrungen beim Vollzug der Altauto-Verordnung haben gezeigt, dass ein großer Bedarf an einer bundeseinheitlichen Liste besteht, in der die Betriebe aufgelistet sind, in denen Altfahrzeuge und Restkarossen entsorgt werden. Landesspezifische Listen verursachen im Vergleich zu einer bundeseinheitlichen Lösung einen deutlich höheren Arbeits- und Pflegeaufwand und damit höhere Kosten. Daher ist es nahe liegend, die Sachverständigen nach § 6 zu verpflichten, Durchschriften der von ihnen ausgestellten Bescheinigungen bzw. der von ihnen entzogenen Bescheinigungen einer zentralen Stelle zuzuleiten. Diese kann dann diese Angaben – ähnlich wie die ARGE-Altauto mit der von ihr veröffentlichten Internetliste – an zentraler Stelle, z. B. ebenfalls im Internet, veröffentlichen.

Um den Arbeitsaufwand und damit auch die Kosten für die Erstellung der Listen zu minimieren, wird deren Erstellung lediglich für Demontage- und Schredderbetriebe sowie für sonstige Anlagen zur weiteren Behandlung vorgeschrieben. Zentrale Listen von Annahme- und Rücknahmestellen können von den Kfz-Innungen auf freiwilliger Basis oder von den Herstellern im Rahmen ihrer Informationspflichten erstellt werden.

25. **Zu Artikel 3 Nr. 9** (§ 8 Abs. 2 Satz 2 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 9 ist in § 8 Abs. 2 Satz 2 nach der Angabe „Anhang II“ die Angabe „der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 269 S. 34) in der jeweils geltenden Fassung“ einzufügen.

Folgeänderungen:

a) In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe n Doppelbuchstabe bb ist im vierten Spiegelstrich nach der Angabe „Anhang II“ die Angabe „der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 269 S. 34) in der jeweils geltenden Fassung“ einzufügen.

b) Artikel 3 Nr. 15 ist zu streichen.

Begründung

Die EU-Richtlinie über Altfahrzeuge gilt nicht unmittelbar und muss daher in nationales Recht umgesetzt werden. Dieses ist immer dann richtig und sinnvoll, wenn ein Ermessen und damit eine entsprechende Gestaltungsmöglichkeit im Rahmen der nationalen Umsetzung vorhanden ist. Beim Anhang II handelt es sich jedoch um eindeutige und nicht auslegbare fachliche Vorgaben, die unverändert in das nationale Recht zu übernehmen sind. Aus Gründen der Rechtssicherheit für die Hersteller, die ihre Fahrzeuge in allen Mitgliedstaaten verkaufen, und der Reduzierung des Arbeitsaufwandes bei der nationalen Umsetzung von europäischem Recht ist es sinnvoll, wenn die Änderungen des Anhangs II unmittelbar am Tag ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft treten.

26. **Zu Artikel 3 Nr. 12** (§ 11 Nr. 7a – neu – AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 12 ist in § 11 nach Nummer 7 folgende Nummer 7a einzufügen:

„7a. entgegen § 4 Abs. 2 Satz 5 ein Altfahrzeug einer anderen als der dort genannten Verwertung zuführt,“

Begründung

Die Praxis des Vollzugs der Altautoverordnung hat gezeigt, dass zur Verwertung angenommene Fahrzeuge des Öfteren weiterverkauft wurden. Um diese Verfahrensweise sanktionieren zu können, ist ein entsprechender Ordnungswidrigkeitstatbestand aufzunehmen.

27. **Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe d**
(Nummer 2.2.1 Satz 2 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe d ist in Nummer 2.2.1 Satz 2 das Wort „mineralölundurchlässig“ durch das Wort „stoffundurchlässig“ und die Wörter „der Wasserwirtschaft“ durch die Wörter „nach Wasserrecht“ und die Angabe „nach DIN 1999[3]“ durch die Angabe „(z. B. nach DIN 1999[3])“ zu ersetzen.

Begründung

In der Muster-Anlagenverordnung (Muster-VAwS) vom 8./9. November 1990 in der Fassung vom 22./23. März 2001 der Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) wird in der Anlage 1 „Besondere Anforderungen an oberirdische Anlagen zum Umgang mit flüssigen wassergefährdenden Stoffen“ im Zusammenhang mit den Anforderungen an die Befestigung und Abdichtung von Bodenflächen (Nummer 1.1 des Anhangs) der Begriff „stoffundurchlässige Fläche“ definiert und im Weiteren verwendet. Der Begriff ist daher im Hinblick auf eine Vereinheitlichung des Vollzuges an die wasserrechtlichen Vorschriften anzupassen.

Entsprechendes gilt für die Änderung „Wasserwirtschaft“ in „Wasserrecht“.

28. **Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe e**
(Nummer 2.3 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 ist Buchstabe e wie folgt zu fassen:

‚e) Nummer 2.3 wird wie folgt gefasst:

„2.3 In einem Betriebstagebuch sind sämtliche Zu- und Abgänge von Altfahrzeugen schriftlich festzuhalten. Darüber hinaus sind festzuhalten:

– Durchschriften der Verwertungsnachweise für alle entgegengenommenen Altfahrzeuge,

– besondere Vorkommnisse und Betriebsstörungen einschließlich der Ursachen und der durchgeführten Abhilfemaßnahmen.

Das Betriebstagebuch ist auf Verlangen der überwachenden Kfz-Innung, dem Sachverständigen oder der zuständigen Behörde vorzulegen. Außerdem ist die Zusammenarbeit mit den Demontagebetrieben durch Verträge zu dokumentieren.“‘

B e g r ü n d u n g

In dem Betriebstagebuch sind nur die „täglichen“ Vorgänge zu dokumentieren, nicht jedoch Verträge mit Demontagebetrieben.

29. **Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe h**
(Nummern 3.1.2.1, 3.1.2.2, 3.1.2.3, 3.1.2.4 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe h ist Nummer 3.1.2 wie folgt zu ändern:

a) In Nummer 3.1.2.1 sind die Wörter „für die Wasserwirtschaft“ durch die Wörter „nach Wasserrecht“ zu ersetzen.

b) In Nummer 3.1.2.2 ist Satz 2 durch folgende Sätze zu ersetzen:

„Flächen der in Satz 1 bezeichneten Bereiche müssen stoffundurchlässig gemäß den allgemein anerkannten Regeln der Technik nach Wasserrecht befestigt sein. Sind die Flächen nicht überdacht, müssen diese mindestens über einen Leichtflüssigkeitsabscheider (z. B. nach DIN 1999[3]) entwässert werden.“

c) Nummer 3.1.2.3 ist wie folgt zu fassen:

„3.1.2.3 Die Lagerung von vorbehandelten Altfahrzeugen und Restkarossen hat so zu erfolgen, dass eine Verunreinigung des Bodens und der Gewässer nicht zu besorgen ist.“

d) Nummer 3.1.2.4 ist wie folgt zu fassen:

„3.1.2.4 Batterien sind gesondert in säurebeständigen Behältern oder auf einer abflusslosen und säurebeständigen Fläche zu lagern.“

B e g r ü n d u n g

Zu Buchstabe a

Der Begriff ist im Hinblick auf eine Vereinheitlichung des Vollzuges an die wasserrechtlichen Vorschriften anzupassen.

Zu Buchstabe b

Der Begriff „mineralölundurchlässig“ ist im Hinblick auf eine Vereinheitlichung des Vollzuges an die wasserrechtlichen Vorschriften anzupassen und durch den Begriff „stoffundurchlässig“ zu ersetzen. Dieser Begriff wird in der Muster-Anlagenverordnung (Muster-VAwS) vom 8./9. November 1990 in der Fassung vom 22./23. März 2001 der Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) in der Anlage 1 „Besondere Anforderungen an oberirdische Anlagen zum Umgang mit flüssigen wassergefährdenden Stoffen“ im Zusammenhang mit den Anforderungen an die Befestigung und Abdichtung von Bodenflächen (Nummer 1.1 des Anhangs) definiert und im Weiteren verwendet.

Die inhaltliche Änderung ist erforderlich, weil aus dem letzten Satz der Nummer 3.1.2.2 der vorgelegten Fassung im Umkehrschluss abgeleitet werden könnte, dass überdachte Flächen nicht mineralölunduchlässig (stoffundurchlässig) ausgeführt werden müssen. Dieses steht im krassen Widerspruch zur VAwS und damit zu den wasserrechtlichen Anforderungen. Flächen, auf denen mit wassergefährdenden Stoffen umgegangen wird, müssen immer die Anforderungen der VAwS erfüllen, unabhängig davon, ob sie überdacht sind oder nicht.

Zu Buchstabe c

Klarstellung des Gewollten. „Trockengelegte“ Restkarossen müssen nach den Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) und des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) immer so gelagert werden, dass eine Verunreinigung sowohl des Bodens als auch der Gewässer (Grundwasser und Oberflächengewässer) nicht zu besorgen ist (Besorgnisgrundsatz).

Zu Buchstabe d

Klarstellung des Gewollten. Es ist unklar, wie Batterien „abflusslos“ gelagert werden sollen. Gemeint ist sicherlich, dass die Fläche, auf der die Batterien gelagert werden, abflusslos und säurebeständig sein muss.

30. **Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe k Doppelbuchstabe aa**
(Nummer 3.2.2.1 Satz 1 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe k Doppelbuchstabe aa ist in Nummer 3.2.2.1 Satz 1 der zweite Spiegelstrich wie folgt zu fassen:

„– den Flüssiggastank nach den Vorgaben des Herstellers sachgerecht behandeln,“

Folgeänderungen:

a) In Artikel 3 Nr. 12 sind in § 11 Nr. 9 die Wörter „oder einen Latentwärmespeicher“ und die Wörter „oder nicht oder nicht rechtzeitig demontiert“ zu streichen.

b) In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe n Doppelbuchstabe bb ist vor dem ersten Spiegelstrich folgender Spiegelstrich einzufügen:

„– den Latentwärmespeicher nach Vorgabe des Herstellers,“

B e g r ü n d u n g

Der Flüssiggastank besteht aus Stahl. Er enthält mit Ausnahme der Gasfüllung keine Stoffe, die die Aufbereitung und die Verwertung beeinträchtigen. Ein Ausbau des entleerten Flüssiggastanks ist daher nicht zwingend erforderlich. Vielmehr ist es im Rahmen der Vorbehandlung ausreichend, den Tank nach den Vorgaben des Herstellers zu entleeren bzw. sicherzustellen, dass dieser entleert worden ist. Der Tank selbst kann dann in der Restkarosse verbleiben und über den Schredderprozess dem Stahlrecycling zugeführt werden. Auf diese Weise werden der Demontageaufwand und damit auch die Demontagekosten reduziert.

31. **Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe k Doppelbuchstabe aa**
(Nummer 3.2.2.1 Satz 2 Erster Spiegelstrich des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe k Doppelbuchstabe aa ist in Nummer 3.2.2.1 Satz 2 der erste Spiegelstrich wie folgt zu fassen:

„– Kraftstoffe (dazu zählt auch Flüssiggas für den Fahrzeugantrieb),“

B e g r ü n d u n g

Flüssiggas für den Fahrzeugantrieb ist wie Kraftstoff zu behandeln.

32. **Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe k Doppelbuchstaben cc und dd – neu –**
(Nummer 3.2.2.1 Satz 4, 5 – neu – des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe k sind nach Doppelbuchstabe bb folgende Doppelbuchstaben cc und dd anzufügen:

‚cc) In Satz 4 wird das Wort „Stoffe“ durch das Wort „Materialien“ ersetzt.

dd) Nach Satz 4 wird folgender Satz angefügt:

„Stoffe, die nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Wasserhaushaltsgesetz über die Einstufung wassergefährdender Stoffe in Wassergefährdungsklassen (VwVwS, Beilage zum Bundesanzeiger Nummer 98a vom 29. Mai 1999) als wassergefährdend eingestuft werden oder einzustufen sind, sind in dafür zugelassenen Behältern unter Beachtung der auf der Grundlage des § 19g des Wasserhaushaltsgesetzes erlassenen Verordnungen der Länder zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe (AnlagenV – VAwS) abzufüllen und zu lagern.“ ‘

B e g r ü n d u n g

Klarstellung des Gewollten. Die Anforderungen an die Lagerung von Bauteilen und Materialien unterscheiden sich von denen an wassergefährdende Stoffe. Während bei Bauteilen und Materialien in geeigneter Weise befestigte und überdachte Flächen ausreichen, müssen wassergefährdende Stoffe, z. B. Betriebsflüssigkeiten, in dafür zugelassenen Behältern gelagert werden. Einzelheiten hierzu regeln die Anlagenverordnungen der Länder (VAwS).

33. **Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe l**
(Nummer 3.2.2.2 Abs. 1 Satz 4 – neu – des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe l ist der Nummer 3.2.2.2 Abs. 1 folgender Satz anzufügen:

„Von Satz 3 kann abgewichen werden, wenn die Restkarossen auf einer stoffundurchlässigen Fläche gelagert werden, die den allgemein anerkannten Regeln nach Wasserrecht entspricht.“

B e g r ü n d u n g

Verschiedene Demontagebetriebe lagern ihre Restkarossen auf Flächen, die den allgemein anerkannten Regeln nach Wasserrecht entsprechen. Diese Flächen gewährleisten den Schutz von Boden und Gewässern nach Nummer 3.1.2.3 des Anhangs I. In diesen Fällen ist es aus fachlicher Sicht nicht erforderlich, alle Öffnungen zu verschließen, zumal dieses in einigen Fällen mit einem erheblichen Aufwand verbunden sein kann.

34. **Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe n Doppelbuchstabe bb**
(Nummer 3.2.3.2 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe n Doppelbuchstabe bb sind in Nummer 3.2.3.2 im vierten Spiegelstrich nach dem Wort „Werkstoffe,“ die Wörter „die nach dem 1. Juli 2003 in Verkehr gebracht wurden,“ anzufügen.

B e g r ü n d u n g

Die Stoffbeschränkungen und Kennzeichnungspflichten gemäß § 8 Abs. 2 gelten nur für Fahrzeuge sowie Werkstoffe und Bauteile für diese Fahrzeuge, die nach dem 1. Juli 2003 in Verkehr gebracht werden.

35. **Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe o**
(Nummer 3.2.3.3. Satz 1 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe o sind in Anhang I Nr. 3.2.3.3. Satz 1 die Wörter „ab- oder ausbauen“ durch das Wort „entfernen“ zu ersetzen.

B e g r ü n d u n g

Mit dem Wort „entfernen“ wird der Text der EU-Richtlinie exakt umgesetzt. Dies ist geboten, um Wettbewerbsnachteile zu vermeiden. Der Ausbau bestimmter Bauteile stellt nämlich einen unverhältnismäßigen Aufwand dar, der über die Forderung der EU-Richtlinie nach Entfernung bestimmter Bauteile hinausgeht. Bei Glasdächern und Scheiben etwa genügt es, wenn diese zertrümmert werden. Glas würde nach dem Ausbau in aller Regel ohnehin zertrümmert und zwecks Wiederverwertung eingeschmolzen.

36. **Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe o**
(Nummer 3.2.3.3 Satz 1 und 2 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe o ist Nummer 3.2.3.3 wie folgt zu ändern:

a) Satz 1 ist wie folgt zu ändern:

aa) Nach dem vierten Spiegelstrich ist folgender Spiegelstrich einzufügen:

„– Reifen,“

bb) Der vorletzte Spiegelstrich ist wie folgt zu fassen:

„– große Kunststoffteile wie z. B. Stoßfänger, Radkappen und Kühlergrille, wenn die entsprechenden Materialien beim oder nach dem Schreddern nicht in einer Weise getrennt werden, die eine stoffliche Verwertung ermöglicht,“

cc) Im letzten Spiegelstrich sind vor dem Wort „Schreddern“ die Wörter „oder nach dem“ einzufügen.

b) In Satz 2 sind nach dem Wort „Reifen“ die Wörter „, die verwertet werden sollen,“ einzufügen.

Begründung

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

Die Demontage von Reifen vor dem Schreddern entspricht dem Stand der Technik. Auf diese Weise werden große Mengen an sortenreinen Elastomeren gewonnen, die unmittelbar einer Verwertung zugeführt werden können. Daher ist das Zerkleinern von Reifen im Schredder und die nachträgliche Abtrennung der zerkleinerten Reifen aus den Schredderrückständen abzulehnen. Hinzu kommt, dass Reifen in der Regel ohnehin für die Entfernung der Bremsflüssigkeit abgenommen werden und dadurch außerdem das Entfernen der Auswuchtgewichte erleichtert wird.

Zu Doppelbuchstabe bb

Zur Klarstellung des Gewollten wird die Formulierung dieses Spiegelstriches an die des Anhangs I (Nummer 4, 3. Spiegelstrich) der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge angepasst. Ergänzend dazu wird klargestellt, dass die Abtrennung nicht nur beim, sondern auch nach dem Schreddern zulässig ist, was nach den derzeit vorliegenden Erkenntnissen den Regelfall darstellen wird. Die Streichung der Reifen in diesem Spiegelstrich ist eine Folgeänderung der Nummer 1.

Zu Doppelbuchstabe cc

Durch die Ergänzung wird klargestellt, dass die Abtrennung der Metalle nicht nur beim, sondern auch nach dem Schreddern zulässig ist, was nach den derzeit vorliegenden Erkenntnissen sowohl bei der Aufbereitung der Schredderleichtfraktion als auch bei der Aufbereitung der Schredderschwerfraktion den Regelfall darstellen wird.

Zu Buchstabe b

Die demontierten Reifen weisen in vielen Fällen eine so gute Qualität auf, dass sie wiederverwendet werden können (ein Fahrzeug wird in der Regel nicht entsorgt, weil die Reifen abgefahren sind). Daher sind nur die Reifen, die nicht wiederverwendet werden können und daher verwertet werden sollen, einem Entsorgungsfachbetrieb für Altreifen zu überlassen. Die Altreifen, die wiederverwendet werden, können unmittelbar vom Demontagebetrieb verkauft werden und tragen damit zur Wertschöpfung bei.

37. **Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe bb**
(Nummer 3.2.4.1 Satz 6 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe bb sind in Nummer 3.2.4.1 Satz 6 nach dem Wort „zuführen“ die Wörter „und belegen, dass der entsprechende Anteil stofflich verwertet wurde“ einzufügen.

Begründung

Klarstellung des Gewollten. Ziel der Regelung ist es sicherzustellen, dass die ausgebauten oder entfernten Bauteile, Materialien oder Betriebsflüssigkeiten auch tatsächlich in dem vorgegebenen Umfang verwertet werden. Durch die in dem Entwurf gewählte Formulierung kann der Eindruck entstehen, dass es bereits ausreicht, wenn die vorgegebene Abfallmenge einer Verwertung(-sanlage) zugeführt wird, unabhängig davon, welcher Anteil davon am Ende tatsächlich verwertet wird.

38. **Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe cc**
(Nummer 3.2.4.1 Satz 8 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe cc ist die Nummer 3.2.4.1 Satz 8 wie folgt zu fassen:

„Altreifen und Batterien dürfen bei der Berechnung nach Satz 6 in Ansatz gebracht werden, wenn sie einem für die Verwertung dieser Abfälle zertifizierten Entsorgungsfachbetrieb überlassen wurden.“

Folgeänderung:

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe o sind in Nummer 3.2.3.3 Satz 3 die Wörter „Altreifen-Entsorgungsfachbetrieb“ durch die Wörter „für die Verwertung dieser Abfälle zertifizierten Entsorgungsfachbetrieben“ zu ersetzen.

Begründung

Klarstellung des Gewollten.

Aus der Begründung der Bundesregierung geht hervor, dass diejenigen ausgebauten metallhaltigen Bauteile auf die Demontagequote von 10 % anrechenbar sein sollen, die einer ordnungsgemäßen nachweisbaren Verwertung zugeführt werden und nicht bereits durch die pauschal angesetzte Verwertungsquote von 70 % für metallische Materialien und Bauteile nach Satz 7 erfasst sind. Dies trifft auch für Batterien zu, so dass die Nachweiserleichterung, die für Altreifen vorgesehen ist, auch für Batterien eingreifen sollte. Batterien enthalten zwar im Wesentlichen Blei, sind aber als Verbundbauteil zu betrachten, das nicht bei der reinen Metallfraktion (70 %) berücksichtigt wurde.

Der von der Bundesregierung verwendete Begriff „Altreifen-Entsorgungsfachbetrieb“ passt infolge der Einbeziehung der Batterien nicht mehr. Er ist aber auch im Hinblick auf die Verwertung der Altreifen zu unspezifisch, da die Zertifizierung eines Entsorgungsfachbetriebs an sechs abfallwirtschaftlichen Tätigkeiten anknüpfen kann (einsammeln, befördern, lagern, behandeln, verwerten, beseitigen). Als „Altreifen-Entsorgungsfachbetrieb“ könnte also auch ein Betrieb verstanden werden, der die Altreifen nur transportiert oder lagert. Der Antrag dient somit der Klarstellung des Gewollten.

39. **Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe cc**
(Nummer 3.2.4.1 Satz 10 – neu – des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe cc ist in Nummer 3.2.4.1 nach Satz 9 folgender Satz einzufügen:

„In diesem Fall ist der Nachweis der Erfüllung der Pflichten nach Satz 6 von allen beteiligten Betrieben gemeinsam zu erbringen und durch einen Sachverständigen nach § 6 zu überprüfen.“

Begründung

Das Grundkonzept, das der Altfahrzeug-Verordnung für den Nachweis der Verwertungsquoten zu Grunde liegt, stellt darauf ab, dass jeder einzelne Betrieb den Nachweis für sich allein erbringt. Es ist zu begrüßen, dass in dem Anhang nunmehr die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass die Verwertungsquoten auch in der „Verwertungskette“ im Rahmen einer horizontalen und vertikalen Zusammenarbeit erreicht und nachgewiesen werden kann. Hierzu ist es jedoch aus Sicht des Vollzuges im Hinblick auf eine einfache und effektive Kontrolle erforderlich, dass dieser Nachweis insgesamt erbracht und überprüft wird. Hierzu dient die Ergänzung.

Anderenfalls bestünde die Gefahr, dass Demontagebetriebe, die die Verwertungsziele nicht oder nicht vollständig erreicht haben, auf andere Betriebe verweisen, die den fehlenden Anteil für sie erbracht haben, ohne dass dieses in nachvollziehbarer Form belegt werden kann. Dieses Problem lässt sich durch einen gemeinsamen Nachweis für die Verwertungskette vermeiden, der ganzheitlich von einem einzigen Sachverständigen überprüft und testiert wird.

40. **Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe dd**
(Nummer 3.2.4.1 Abs. 5 Satz 2 – neu – des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe dd ist der Nummer 3.2.4.1 Abs. 5 folgender Satz anzufügen:

„In diesem Fall ist der Nachweis der Erfüllung der Pflichten nach Satz 6 von allen beteiligten Betrieben gemeinsam zu erbringen und durch einen Sachverständigen nach § 6 zu überprüfen.“

Begründung

Das Grundkonzept, das der Altfahrzeug-Verordnung für den Nachweis der Verwertungsquoten zu Grunde liegt, stellt darauf ab, dass jeder einzelne Betrieb den Nachweis für sich allein erbringt. Es ist zu begrüßen, dass in dem Anhang nunmehr die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass die Verwertungsquoten auch in der „Verwertungskette“ im Rahmen einer horizontalen und vertikalen Zusammenarbeit erreicht und nachgewiesen werden kann. Hierzu ist es jedoch aus Sicht des Vollzuges im Hinblick auf eine einfache und effektive Kontrolle erforderlich, dass dieser Nachweis insgesamt erbracht und überprüft wird. Hierzu dient die Ergänzung.

Anderenfalls bestünde die Gefahr, dass Demontagebetriebe, die die Verwertungsziele nicht oder nicht vollständig erreicht haben, auf andere Betriebe verweisen, die den fehlenden Anteil für sie erbracht haben, ohne dass dieses in nachvollziehbarer Form belegt werden kann. Dieses Problem lässt sich durch einen gemeinsamen Nachweis für die Verwertungskette vermeiden, der ganzheitlich von einem einzigen Sachverständigen überprüft und testiert wird.

41. **Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe q**
(Nummer 3.3.1 Satz 2 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe q ist Nummer 3.3.1 Satz 2 zu streichen.

Begründung

Es ist nicht nachzuvollziehen, warum im Betriebstagebuch die Angaben nur mindestens monatlich zu dokumentieren sind.

42. **Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe v**
(Nummer 4.1.2 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe v ist Nummer 4.1.2 wie folgt zu fassen:

„4.1.2 Betreiber von Schredderanlagen müssen, bezogen auf die Summe des Fahrzeugleergewichtes, vom nichtmetallischen Anteil der Schredderrückstände im Jahresmittel

a) ab dem 1. Januar 2006 fünf Gewichtsprozent einer Verwertung und

b) ab dem 1. Januar 2015 fünf Gewichtsprozent einer stofflichen Verwertung und weitere zehn Gewichtsprozent einer Verwertung

zuführen und belegen, dass der entsprechende Anteil verwertet wurde. Die Summe des Fahrzeugleergewichtes wird ermittelt aus der Summe der Fahrzeugleergewichte, die in den Verwertungsnachweisen der einzelnen Restkarossen ausgewiesen sind, die in dem Bezugsjahr von einer Schredderanlage angenommen worden sind.

Wird die Schredderleichtfraktion einer qualifizierten Aufbereitung zugeführt, kann der Gewichtsanteil der dabei abgetrennten Metalle bei der Berechnung nach Satz 1 in Ansatz gebracht werden, wenn diese Metalle einer stofflichen Verwertung zugeführt werden.

Die Anforderungen nach dieser Nummer können auch durch mehrere Schredderanlagen gemeinsam erfüllt werden. In diesem Fall ist der Nachweis der Erfüllung der Pflichten nach Satz 1 von allen beteiligten Betrieben gemeinsam zu erbringen und durch einen Sachverständigen nach § 6 zu überprüfen.“

Folgeänderungen:

a) Artikel 4 Nr. 3 Buchstabe b ist wie folgt zu ändern:

aa) In Nummer 1.1 Satz 1 sind die Wörter „drei Ausfertigungen“ durch die Wörter „vier Ausfertigungen“ zu ersetzen.

bb) Der letzte Satz ist zu streichen und durch folgende Sätze zu ersetzen:

„Diese Ausfertigung (blau) ist für die Schredderanlage bestimmt.

Blatt 4 enthält entsprechend folgende Bezeichnung:

Diese Ausfertigung (weiß) ist für die Annahmestelle/Rücknahmestelle bestimmt.“

b) In Artikel 4 Nr. 3 Buchstabe d sind in der Zeile „Blatt 3“ die Wörter „Annahme-/Rücknahmestelle“ durch „Schredderanlage“ zu ersetzen. Nach dieser

Zeile ist eine neue Zeile mit folgendem Wortlaut einzufügen:

„Blatt 4 (Ausfertigung für die Annahme-/Rücknahmestelle) weiß“

Begründung

Das Grundkonzept der Altfahrzeug-Verordnung geht bei der Erfüllung und dem Nachweis der Zielvorgaben davon aus, dass ab dem 1. Januar 2006

- der Anteil für die Wiederverwendung und die stoffliche Verwertung von 80 Gewichtsprozent im Grundsatz durch eine auf das Fahrzeugleergewicht bezogene Wiederverwendung und Verwertung
  - von 70 Gewichtsprozent der metallischen Bauteile und Materialien (= Output von Demontagebetrieb und Schredderanlage) und
  - von 10 Gewichtsprozent der nichtmetallischen Bauteile, Materialien und Betriebsflüssigkeiten (= Output von Demontagebetrieb)
- und der Anteil für die Wiederverwendung und Verwertung von 85 Gewichtsprozent durch die auf das Fahrzeugleergewicht bezogene Wiederverwendung und Verwertung (= 80 Gewichtsprozent, siehe oben) sowie die zusätzliche Verwertung von 25 Gewichtsprozent der insgesamt anfallenden Schredderrückstände

erreicht werden soll.

Die erhöhten Quoten ab dem 1. Januar 2015 (85 %/95 %) sollen dadurch erreicht werden, dass ab diesem Zeitpunkt anstelle von 25 Gewichtsprozent nunmehr 75 Gewichtsprozent der insgesamt anfallenden Schredderrückstände einer Verwertung zugeführt werden.

Dieses Konzept ist in sich nicht schlüssig, weil die Verwertungsquote des Demontagebetriebes auf das Fahrzeugleergewicht bezogen wird, während die Verwertungsquote der Schredderanlage auf den Gesamtanfall der Schredderrückstände bezogen wird. Ein korrektes und nachvollziehbares Ergebnis ergibt sich nur dann, wenn die gesamte Verwertungsquote und auch die Verwertungsquote der Schredderanlage auf das Fahrzeugleergewicht der in diesen Anlagen entsorgten Altfahrzeuge bezogen wird. Maßgebend ist dabei das Leergewicht des Altfahrzeuges, das in den Verwertungsnachweis eingetragen wird, und nicht das Leergewicht der Restkarosse, weil auch die Verwertungsquote des Demontagebetriebes auf dieses Leergewicht bezogen wird. Das Leergewicht der Restkarossen (Anlageninput), das im Betriebstagebuch erfasst wird, kann allerdings für Plausibilitätsprüfungen herangezogen werden.

Im Hinblick auf ein in sich widerspruchsfreies, gerechtes und vollziehbares Konzept sind außerdem die folgenden Punkte zu berücksichtigen:

- Das in dem Entwurf vorgeschlagene Konzept bezieht die Verwertungsquote auf den Anlagenoutput. Dabei bleibt völlig unberücksichtigt, wie viele Altfahrzeuge/Restkarossen tatsächlich in einer Schredderanlage entsorgt worden sind. Das heißt, eine Schredderanlage in der wenige Restkarossen entsorgt worden sind, wird genauso behandelt wie eine Schredderanlage, in der ausschließlich Restkarossen behandelt worden sind. Das Konzept führt damit zwangsläufig zu einer Übererfüllung der Zielvorgaben und geht damit deutlich über die ohnehin anspruchsvollen Vorgaben und Ziele der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge hinaus.
- Die Einbeziehung von Misch- und Sammelschrott sowie anderen metallischen Abfällen, die in Schredderanlagen behandelt werden, in die Umsetzung der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge führt zu einer Wettbewerbsverzerrung für die deutschen Schredderanlagen gegenüber Schredderanlagen in Mitgliedstaaten, in denen ausschließlich die Entsorgung von Altfahrzeugen der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge unterworfen wird. Sie ist aus Sicht des Umweltschutzes nicht erforderlich, weil durch die Vorgaben der Abfallablagerungsverordnung, die vor der nationalen Umsetzung der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge wirksam wird, sichergestellt ist, dass nach dem 31. Mai 2005 unbehandelte Schredderrückstände nicht mehr deponiert werden dürfen.
- Die Vorgabe, dass bei der Bestimmung der (auf den Anlagenoutput bezogenen) Verwertungsquoten zurückgewonnene und verwertete Metalle nicht in Ansatz gebracht werden dürfen, ist zwar in der Sache korrekt, führt jedoch zu sehr komplexen Bilanzräumen und Berechnungen, weil sowohl der Zähler (Anteil der verwerteten Schredderrückstände) als auch der Nenner (Gesamtmenge der Schredderrückstände) entsprechend bereinigt werden müssen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass bereits heute die Schredderschwerfraktion in eigenständigen NE-Metallseparationsanlagen aufbereitet wird, die sich auch im benachbarten Ausland befinden.
- Das Vorgehen bei der Ermittlung der Verwertungsquoten nach dem Änderungsvorschlag ist im Vergleich hierzu deutlich einfacher, korrekter und gerechter.

Die Zielvorgaben von 85 Gewichtsprozent für die Wiederverwendung und die stoffliche Verwertung, die ab dem Jahr 2015 erfüllt werden müssen, können mit dem vorgelegten Entwurf nicht erreicht werden. Da der entsprechende Anteil nur bei 80 Gewichtsprozent (= 70 % Metall +10 % nichtmetallische Bauteile/Materialien aus den Demontagebetrieben) liegt, müssen zusätzlich mindestens 5 Gewichtsprozent des nichtmetallischen Anteils der Schredderrückstände, bezogen auf das Fahrzeugleergewicht, einer stofflichen Verwertung zugeführt werden. Der Änderungsvorschlag berücksichtigt diesen Zusammenhang.

In der Begründung wird von einem Metallanteil des Kraftfahrzeuges von 75 Gewichtsprozent und einer stofflichen Verwertung der Metalle von 97 Prozent ausgegangen. Die Verluste entstehen nach Erkenntnissen des Arbeitskreises 16 „Kfz-Recycling“ der Kommission „Umweltmanagement und Kreislaufwirtschaft“ der Niedersächsischen Landesregierung dadurch, dass in der Schredderleicht- und in der Schredderschwerfraktion (nach der NE-Metallseparation) noch gewisse

Restmengen an Metallen enthalten sind. Der Metallanteil beträgt nach Einschätzung des Arbeitskreises 10 bis 15 Gewichtsprozent der Schredderrückstände. Das heißt, bezogen auf das Fahrzeugleergewicht wird im Mittel ein Metallanteil von 3 Gewichtsprozent nicht verwertet, sondern mit den Schredderrückständen beseitigt. Dieses Ergebnis entspricht in etwa den Verlusten, die in der Begründung zum Altfahrzeug-Gesetz angegeben werden.

Wird nun insbesondere die Schredderleichtfraktion einer qualifizierten Aufbereitung in technischen Anlagen zugeführt, wie sie zur Zeit entwickelt werden, und werden dabei die Metalle in einer solchen Qualität abgetrennt, dass sie einer stofflichen Verwertung zugeführt werden, wird dadurch der bei der Ermittlung der Verwertungsziele berücksichtigte Metallverlust reduziert. Der entsprechende Gewichtsanteil ist daher bei der Ermittlung der Quote für die stoffliche Verwertung zu berücksichtigen.

Für die Ermittlung der Verwertungsquote für die Schredderrückstände ist es erforderlich, dass eine Durchschrift des Verwertungsnachweises vom Demontagebetrieb zusammen mit der Restkarosse an die Schredderanlage weitergeleitet wird. Dieses wird durch die Folgeänderungen (Änderungen in Artikel 4) berücksichtigt.

43. **Zu Artikel 3a – neu –** (§ 1 Abs. 2 Satz 3 TgV)

Nach Artikel 3 ist folgender Artikel 3a einzufügen:

‚Artikel 3a
Änderung der Transportgenehmigungsverordnung

Die Transportgenehmigungsverordnung vom 10. September 1996 (BGBl. I S. 1411, 1997 I S. 2861), zuletzt geändert durch Artikel 4b der Verordnung zur Änderung abfallrechtlicher Nachweisbestimmungen vom … (BGBl. I S. …), wird wie folgt geändert:

§ 1 Abs. 2 Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Die Vorschriften dieser Verordnung gelten nicht für die Einsammlung und Beförderung von Altfahrzeugen im Rahmen der Überlassung von Altfahrzeugen gemäß § 4 Abs. 1 bis 3 der Altfahrzeug-Verordnung vom … (BGBl. I S. …).“ ‘

Begründung

Anpassung der TgV an die AltfahrzeugV.

44. **Zu Artikel 3b – neu –**
(Spalte 1 Nr. 1 der Anlage 2 zu § 10 AbfKoBiV)

Nach Artikel 3a ist folgender Artikel 3b einzufügen:

‚Artikel 3b
Änderung der Abfallwirtschaftskonzept- und Bilanzverordnung

Die Abfallwirtschaftskonzept- und Bilanzverordnung vom 13. September 1996 (BGBl. I S. 1447, 1997 I S. 2862), zuletzt geändert durch Artikel 4c der Verordnung zur Änderung abfallrechtlicher Nachweisbestimmungen vom … (BGBl. I S. …), wird wie folgt geändert:

In Anlage 2 (zu § 10) ist in Spalte 1 die Nummer 1 wie folgt zu fassen:

Spalte 1	Spalte 2
„1. Altfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 2 der Altfahrzeug-Verordnung (Abfallschlüssel 16 01 04)“ ‘	

Begründung

Anpassung der AbfKoBiV an die AltfahrzeugV.

45. **Zu Artikel 4 Nr. 1**
(§ 27a Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 StVZO)

In Artikel 4 Nr. 1 ist § 27a Abs. 1 wie folgt zu ändern:

a) In Satz 1 Nr. 2 sind die Wörter „unter Angabe der Gründe zu erklären, damit die Zulassungsbehörde das Fahrzeug endgültig aus dem Verkehr ziehen kann“ durch die Wörter „zu erklären und das Fahrzeug endgültig aus dem Verkehr ziehen zu lassen“ zu ersetzen.

b) In Satz 2 sind die Wörter „oder wenn das Fahrzeug nach vorübergehender Stilllegung als endgültig aus dem Verkehr gezogen gilt“ zu streichen.

Folgeänderungen:

a) In Artikel 3 Nr. 4 sind in § 3 Abs. 4 Nr. 5 die Wörter „– gegebenenfalls nach endgültiger Zurückziehung aus dem Verkehr –“ zu streichen.

b) In Artikel 4 Nr. 2 sind in § 69 a Abs. 2 Nr. 12a die Wörter „oder die Erklärung, dass das Fahrzeug nicht als Abfall entsorgt wird oder zum Zweck der Entsorgung im Ausland verbleibt,“ zu streichen.

Begründung

Nach § 27 Abs. 6 Satz 2 StVZO gelten Fahrzeuge nach Ablauf von 18 Monaten seit der Stilllegung als endgültig aus dem Verkehr zurückgezogen. Mit Eintritt dieser Fiktion hat der Halter keine Pflichten mehr und das Fahrzeug wird in den Dateien gelöscht. Es ist dem Zulassungsrecht fremd, eine Erklärungspflicht an den Eintritt dieser gesetzlichen Fiktion zu knüpfen.

Die Zulassungsbehörden sind nicht in der Lage zu beurteilen, ob die angegebenen Gründe die Annahme rechtfertigen, dass das Fahrzeug nicht als Abfall zu entsorgen ist. Ferner soll in der Verordnung bewusst auf die Überprüfung der Erklärung verzichtet werden, indem im neuen Absatz 2 des § 27a nur die Überprüfung des Verwendungsnachweises vorgeschrieben ist. Schließlich ist auch nicht beabsichtigt, die vom Halter genannten Gründe zu dokumentieren, weil die hierfür erforderliche Änderung der Fahrzeugregisterverordnung nicht vorgesehen ist. Bei Beibehaltung der Wörter „unter Angabe der Gründe“ würde der unzutreffende Eindruck erweckt, dass die Zulassungsbehörden für die Überprüfung der ordnungs- und wahrheitsgemäßen Erklärung zuständig sind.

Es bedarf eines Antrags eines Verfügungsberechtigten, um ein Fahrzeug vor dem Ablauf von 18 Monaten vorübergehender Stilllegung endgültig aus dem Verkehr zu ziehen, daher ist der Wortlaut des § 27a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 zu belassen.

46. **Zu Artikel 4 Nr. 3 Buchstaben b, d und f Doppelbuchstaben bb, cc, ff – neu –, gg – neu – und hh – neu –**
(Muster 12 des Anhangs zu § 27a StVZO)

Artikel 4 Nr. 3 ist wie folgt zu ändern:

a) In Buchstabe b Nr. 1.1 ist das Wort „Verwertungsbetrieb“ durch das Wort „Demontagebetrieb“ zu ersetzen.

b) In Buchstabe d ist in Blatt 2 das Wort „Verwertungsbetrieb“ durch das Wort „Demontagebetrieb“ zu ersetzen.

c) Buchstabe f ist wie folgt zu ändern:

aa) In Doppelbuchstabe bb ist nach Satz 1 folgender Satz anzufügen:

‚Nach Zeile 1.3 wird eine neue Zeile 1.4 angefügt mit dem Wortlaut:

„Angaben zum Fahrzeughalter/-eigentümer ganz oder teilweise nicht verfügbar – 1 Leerfeld.“ ‘

bb) Doppelbuchstabe cc ist wie folgt zu fassen:

‚cc) Die bisherige Zeile 2.1 wird durch ein 5-stelliges Feld mit der Bezeichnung „Fahrzeugklasse“, ein 18-stelliges Feld mit der Bezeichnung „Fahrzeugmarke“ und ein 8-stelliges Feld mit der Bezeichnung „Fahrzeugmodell“ ersetzt. Nach Zeile 2.2 wird eine neue Zeile 2.3 eingefügt. Diese enthält ein 10-stelliges Feld mit der Bezeichnung „Tag der ersten Zulassung“, ein 4-stelliges Feld mit der Bezeichnung „Fahrzeugleergewicht gemäß § 2 Nr. 23 Altfahrzeug-Verordnung“ sowie ein 3-stelliges Feld mit der Bezeichnung „Nationalitätskennzeichen“. Nach Zeile 2.3 wird eine neue Zeile 2.4 angefügt mit dem Wortlaut:

„Angaben zum Fahrzeug ganz oder teilweise nicht verfügbar – 1 Leerfeld“ ‘

cc) Nach Doppelbuchstabe ee sind folgende Doppelbuchstaben ff bis hh anzufügen:

‚ff) In den Abschnitten 1 bis 5 werden jeweils das Wort „Verwertungsbetrieb“ durch das Wort „Demontagebetrieb“, in den Abschnitten 1, 2, 3 und 5 jeweils das Wort „Annahmestelle“ durch die Angabe „Annahme-/Rücknahmestelle“ und in den Abschnitten 3, 4 und 5 jeweils das Wort „Zulassungsstelle“ durch das Wort „Zulassungsbehörde“ ersetzt.

gg) Nach Zeile 4.9 werden eine Zeile 4.10 mit der Bezeichnung „Für den Demontagebetrieb zuständige Genehmigungsbehörde“, eine neue Zeile 4.11 mit den Feldbezeichnungen „Straße“ und „Hausnr.“ sowie eine neue Zeile 4.12 mit den Feldbezeichnungen „PLZ“ und „Ort“ eingefügt.

hh) Zeile 4.10 wird Zeile 4.13.‘

Begründung

Redaktionelle Anpassung an die Begriffsdefinitionen der Altfahrzeug-Verordnung und den Sprachgebrauch nach dem Straßenverkehrsrecht. Die zusätzlichen Angaben in den Zeilen 1.4 und 2.4 sowie zur Genehmigungsbehörde in den Zeilen 4.10 bis 4.12 entsprechen der Entscheidung gemäß Artikel 11 Abs. 4 Buchstabe a Altfahrzeug-Richtlinie im Hinblick auf die Mindestanforderungen an den Verwertungsnachweis.

47. **Zu Artikel 4 Nr. 3 Buchstabe f Doppelbuchstabe aa**
(Muster 12 des Anhangs zu § 27a StVZO)

In Artikel 4 Nr. 3 Buchstabe f Doppelbuchstabe aa ist nach Satz 2 folgender Satz anzufügen:

‚Ferner wird im Kopfbereich der Seiten 1 bis 3 ein 10-stelliges Feld mit der Bezeichnung „Kfz-Kennzeichen“ eingefügt.‘

Begründung

Es ist unbedingt erforderlich, dass auf allen Seiten des Verwertungsnachweises das Kfz-Kennzeichen des Fahrzeugs eingetragen wird. Nur so ist die Zuordnung einzelner Seiten möglich und die ordnungsgemäße Gesamtheit des Nachweises festzustellen.

48. **Zu Artikel 4 Nr. 3 Buchstabe f Doppelbuchstabe bb**
(Muster 12 des Anhangs zu § 27a StVZO)

In Artikel 4 Nr. 3 Buchstabe f Doppelbuchstabe bb ist nach Satz 1 folgender Satz anzufügen:

‚In der Klammer wird nach dem Wort „Vorname“ ein Komma und das Wort „Geburtsdatum“ eingefügt.‘

Begründung

Es ist unbedingt erforderlich, das Geburtsdatum des Letzthalters zu ergänzen, weil ohne diese Angabe Ermittlungen z. B. nach der aktuellen Wohnanschrift über das Einwohnermeldeamt nicht möglich sind.

49. **Zu Artikel 4 Nr. 3 Buchstabe f Doppelbuchstabe ii – neu –**
(Muster 12 des Anhangs zu § 27a StVZO)

In Artikel 4 Nr. 3 ist dem Buchstaben f nach Doppelbuchstabe hh folgender Doppelbuchstabe ii anzufügen:

‚ii) Es wird ein neuer Abschnitt 5 mit einem Unterschriftsfeld einschließlich Datums- und Ortsangabe für den Letzthalter und dem Satz eingefügt:

„Ich bestätige, das Kraftfahrzeug dem o. a. Betrieb nach § 4 Abs. 1 Altfahrzeug-Verordnung überlassen zu haben.“ ‘

Folgeänderung:

Der bisherige Abschnitt 5 wird Abschnitt 6.

Begründung

Es ist unbedingt erforderlich, den Verwertungsnachweis mit der Unterschrift des Letzthalters zu ergänzen, um zu vermeiden, dass der Nachweis ohne Wissen des behördlich bekannten Letzthalters von einer anderen Person abgegeben wird.

50. **Zu Artikel 5**
(Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr)

Artikel 5 ist wie folgt zu fassen:

‚Artikel 5
Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

Die Anlage (zu § 1) der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 26. Juni 1970 (BGBl. I S. 865, 1098), die zuletzt durch die Verordnung vom 11. Dezember 2001 (BGBl. I S. 3617) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

In Abschnitt 2 werden in der Gebührennummer 224.3 und 224.4 jeweils die Wörter „einer Verbleibserklärung oder“ gestrichen.‘

Begründung

Die GebOSt wurde zuletzt durch die 34. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 11. Dezember 2001 (BGBl. I S. 3617) geändert.

Den Zulassungsbehörden entsteht durch die Entgegennahme des Verwertungsnachweises, seine Überprüfung und Anbringung des Bestätigungsvermerks ein Aufwand, der nach den Grundsätzen des Kostenrechts vom Verursacher zu tragen ist. Die Entgegennahme der Begründung nach § 27a Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 StVZO verursacht ebenfalls Aufwand bei den Zulassungsbehörden. Die im Entwurf vorgesehene Streichung der Gebühren, also die Einführung einer Gebührenfreiheit, kann nicht akzeptiert werden, da die entstehenden Kosten dann von der Allgemeinheit getragen werden müssten.

51. **Zu Artikel 3** (Änderung der Altfahrzeug-Verordnung)

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob Regelungen zur Dokumentation sowohl für Verwertungsbetriebe als auch für Schredderanlagen sowie zur Überprüfung dieser Aufzeichnungen durch Sachverständige in die künftige Altfahrzeug-Verordnung aufgenommen werden können.

Ziel muss sein, eine möglichst effiziente Struktur – ohne unnötigen Verwaltungsaufwand und Kosten – aufzuzeigen, die es im Rahmen der Eigenverantwortung der Wirtschaftsbeteiligten ermöglicht, eine Erfolgskontrolle zu führen, wie sie beispielsweise in der Batterieverordnung verankert ist. Dabei sollten die in der Verwertungskette anfallenden Informationen zielgerichtet zusammengeführt werden, damit auch der nach Artikel 9 der Richtlinie 2000/53/EG erforderliche Bericht an die Kommission erstellt werden kann. Darüber hinaus sollten die Stellen und Institutionen benannt werden, bei denen die Informationen zusammengeführt werden. Außerdem wird angeregt, die beim Kraftfahrtbundesamt vorhandenen Datenbestände in die Erfolgskontrolle einzubeziehen und zur eindeutigen Identifizierung der Verwerterbetriebe „amtliche“ Betriebsnummern zu vergeben.

52. **Zu Artikel 3** (Änderung der Altfahrzeug-Verordnung)

Die Bundesregierung wird gebeten, darauf hinzuwirken, dass die Verabschiedung des zu novellierenden Anhangs II zu Artikel 4 Nr. 2 der Richtlinie 2000/53/EG über Altfahrzeuge durch die EU-Kommission zügig erfolgt.

Dieser Anhang wird zurzeit gemäß Artikel 4 Nr. 2 Buchstabe c bereits von der EU-Kommission überarbeitet. Ziel dabei ist, sachgerechte Ausnahmen von Stoffverboten für Werkstoffe und Bauteile von Fahrzeugen zu definieren, um eine Beeinträchtigung der Produktion zu vermeiden.

53. **Zu Artikel 3** (Änderung der Altfahrzeug-Verordnung)

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, innerhalb eines Jahres mit Zustimmung des Bundesrates eine allgemeine Verwaltungsvorschrift zu erlassen, aus der eindeutig hervorgeht, unter welchen Voraussetzungen der Einsatz von Abfällen aus der Vorbehandlung und Behandlung von Altfahrzeugen sowie der Behandlung von Restkarossen als stoffliche oder energetische Verwertung anzuerkennen ist. Diese Voraussetzungen sind kontinuierlich fortzuschreiben.

Entscheidende Voraussetzung für den Vollzug der Altfahrzeug-Verordnung und die Ermittlung bzw. Überprüfung der differenzierten Zielvorgaben (Verwertungsquoten) ist die bundeseinheitliche Vorgabe, unter welchen Voraussetzungen der Einsatz von Abfällen aus der (Vor-)Behandlung von Altfahrzeugen und der Behandlung von Restkarossen als stoffliche oder energetische Verwertung anzuerkennen ist. Diese Entscheidung darf nicht in das Ermessen der Vollzugsbehörden oder der Sachverständigen gestellt werden, weil in Anbetracht der Komplexität der Fragestellung und der durchaus gegebenen Möglichkeit, sie in Einzelfällen unterschiedlich zu beantworten, eine Flut von Streitfällen entstehen würde. Diese lassen sich nur durch die bundeseinheitliche Vorgabe vermeiden, z. B. wann der Einsatz von Kunststoffen in einem bestimmten Verfahren als stoffliche Verwertung und wann als energetische Verwertung anzusehen ist. Nach Artikel 84 Abs. 2 des Grundgesetzes kann die Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates entsprechende allgemeine Verwaltungsvorschriften erlassen.

54. **Zu Artikel 3** (Änderung der Altfahrzeug-Verordnung)

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im Rahmen der Notifizierungsverfahren darauf zu achten und sicherzustellen, dass die Umsetzung der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge in den anderen Mitgliedstaaten in vollem Umfang dem Inhalt dieser Richtlinie entspricht und Vorgaben enthält, die denen der Altfahrzeug-Verordnung entsprechen. Dieses betrifft insbesondere die Einhaltung der differenzierten Verwertungsquoten (stoffliche und energetische Verwertung), die Anforderungen an die technische Ausstattung der Betriebe, den

Nachweis der erbrachten Leistungen und die Sanktionen für die Nichteinhaltung der Vorgaben.

Wettbewerbsnachteile für die deutschen Automobilhersteller und die deutsche Entsorgungswirtschaft durch die nationale Umsetzung der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge lassen sich nämlich nur dann vermeiden, wenn die hohen Anforderungen, die diese Richtlinie stellt, in allen Mitgliedstaaten einheitlich umgesetzt werden. Nur vergleichbare Standards führen zu vergleichbaren Kosten. Würde von diesem Prinzip abgewichen, käme es zu einer erheblichen Wettbewerbsverzerrung, weil die Automobilhersteller, die in den Mitgliedstaaten ansässig sind, die die Richtlinie nur unzureichend umsetzen, finanziell weniger stark belastet werden als Hersteller, die ihren Sitz in der Bundesrepublik Deutschland haben.

55. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im weiteren Gesetzgebungsverfahren oder alternativ in einem gesonderten Verfahren zeitnah zum Inkrafttreten des Altfahrzeug-Gesetzes die erforderlichen Regelungen zu erlassen, die den Fahrzeugherstellern eine effektive Kontrolle der herstellerseitigen Rücknahmeverpflichtung für Altfahrzeuge ihrer Marke ermöglicht.

Der Gesetzentwurf beinhaltet in der vorliegenden Fassung bereits einige notwendige Regelungen, die die Missbrauchsmöglichkeiten zu Lasten der Hersteller einschränken. Eine erhebliche Lücke besteht jedoch darin, dass der Entwurf den Herstellern keine Möglichkeit einräumt, um kontrollieren zu können, ob Altfahrzeuge, die sie vom Letzthalter zurückgenommen haben, endgültig stillgelegt worden sind. Für die Erfassung und Übermittlung der hierfür erforderlichen Daten müssen die entsprechenden Rechtsgrundlagen geschaffen werden. Nur so ist eine effektive Kontrolle der Kostenerstattung für die von den Herstellern unentgeltlich zurückgenommenen Altfahrzeuge und damit die Verhinderung von Missbrauch möglich.

Im Rahmen von vertraglichen Vereinbarungen der Hersteller mit den Demontagebetrieben können zwar Kontrollmöglichkeiten geschaffen werden. Diese können jedoch nicht umfassend und vollständig sein und erlauben lediglich Stichprobenkontrollen. Sie können eine einheitliche und systematisierte Kontrolle auf der Grundlage gesetzlich erhobener Daten nicht ersetzen. Da der vorliegende Entwurf zu erheblichen Belastungen der Automobilindustrie führt, müssen ihr die notwendigen Kontrollinstrumentarien durch ein rechtssicheres und klares Verfahren zur Verfügung gestellt werden. Die in diesem Zusammenhang erfassten Daten können außerdem für das nach der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge vorgeschriebene Monitoring und für die Kontrolle der Betriebe durch die zuständigen Überwachungsbehörden genutzt werden.

Die hierfür erforderlichen Voraussetzungen können durch eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der Fahrzeugregisterverordnung geschaffen werden. Ziel muss es sein, bestimmte Daten bei der Fahrzeugabmeldung zu erfassen (z. B. Nummer des Demontagebetriebes, Datum der endgültigen Stilllegung, Fahrzeugidentitätsnummer), diese von den Zulassungsbehörden an das Kraftfahrt-Bundesamt zu übermitteln und den Inhabern von Betriebserlaubnissen für Fahrzeuge oder den Fahrzeugherstellern den Zugriff auf diese Daten zu ermöglichen. Darüber hinaus kann auch den Überwachungsbehörden der Zugriff auf die für die Überwachung der Demontagebetriebe erforderlichen Daten ermöglicht werden.

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zur Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

Zu Nummer 1 (Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a – § 2 Abs. 1 Nr. 5 AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Die Empfehlung dient der Klarstellung des Gewollten und ist entsprechend begründet.

Zu Nummer 2 (Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a – § 2 Abs. 1 Nr. 6 AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Die Empfehlung dient der Klarstellung des Gewollten und ist entsprechend begründet.

Zu Nummer 3 (Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a – § 2 Abs. 1 Nr. 10 AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Die Empfehlung dient durch den Klammerzusatz gemäß Buchstabe b der Klarstellung des Begriffs „stoffliche Verwertung“ im Hinblick darauf, dass auch die rohstoffliche Verwertung der stofflichen Verwertung zuzurechnen ist. Der erklärende Klammerzusatz zum Begriff „ursprünglichen Zweck“ kann deshalb entfallen.

Zu Nummer 4 (Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a – § 2 Abs. 1 Nr. 15 AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Die Empfehlung dient der Klarstellung in der Definition des Begriffs „Rücknahmestelle“ im Hinblick auf den Tätigkeitsbereich entsprechend den Vorgaben nach Anhang I Nummer 2.4 zur AltfzV. In Annahmestellen und Rücknahmestellen ist danach eine Behandlung von Altfahrzeugen unzulässig.

Zu Nummer 5 (Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a – § 2 Abs. 1 Nr. 16 AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Die Empfehlung dient der Klarstellung, vgl. Begründung.

Zu Nummer 6 (Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a – § 2 Abs. 1 Nr. 16 AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Die Empfehlung dient der Klarstellung, dass auch Demontagebetriebe Altfahrzeuge annehmen können.

Zu Nummer 7 (Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a – § 2 Abs. 1 Nr. 23 – neu – AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag mit folgender Maßgabe zu Folgeänderung c zu:

„In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe cc wird in Nr. 3.2.4.1 Satz 7 das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt sowie nach dem Wort „Ersatzteile“ die Wörter „oder Kraftstoffe“ eingefügt.“.

Entsprechend der Begründung dient die Empfehlung einer detaillierten Unterscheidung des jeweils in Ansatz zu bringenden Gewichts eines Altfahrzeugs in Bezug auf die jeweiligen Angaben zum Leergewicht bei Fahrzeugen der Klassen M_1 und N_1.

Zu Nummer 8 (Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe c – § 2 Abs. 2 Nr. 2 AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Die Empfehlung dient der Klarstellung des Gewollten im Hinblick auf den Überprüfungsumfang und den Nachweis bei Ausstellung des Überwachungszertifikats für Entsorgungsfachbetriebe, wenn diese als anerkannt im Sinne von § 2 Abs. 2 AltfzV gelten sollen.

Zu Nummer 9 (Artikel 3 Nr. 4 – § 3 Abs. 1 Satz 2 AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Die Empfehlung dient der Klarstellung des Gewollten, dass auch von einem Hersteller hierzu bestimmte Demontagebetriebe in das Rücknahmenetz integriert werden können.

Zu Nummer 10 (Artikel 3 Nr. 4 – § 3 Abs. 2 Satz 2 – neu – AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Durch diese Ergänzung wird sichergestellt, dass die Regelung in § 3 Abs. 2 AltfzV nicht ins Leere läuft.

Zu Nummer 11 (Artikel 3 Nr. 4 – § 3 Abs. 3 Satz 1 AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Die Empfehlung dient der Klarstellung, dass auch Demontagebetriebe zur Erreichung der erforderlichen Flächendeckung mit einbezogen werden können.

Zu Nummer 12 (Artikel 3 Nr. 4 – § 3 Abs. 3 Satz 3 – neu – AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Die Empfehlung dient der Konkretisierung im Hinblick auf die für den Letzthalter zumutbare Entfernung zwischen seinem Wohnsitz und der nächstgelegenen Rückgabemöglichkeit und schafft zugleich für die betroffenen Hersteller bundeseinheitliche Anforderungen, die ansonsten durch entsprechend koordiniertes Verwaltungshandeln der Länder getroffen werden müssten.

Zu Nummer 13 (Artikel 3 Nr. 4 – § 3 Abs. 4 Nr. 2 AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Durch diese Empfehlung werden die in der Begründung beschriebenen Missbrauchsmöglichkeiten zu Lasten der Her-

steller deutlich verringert. Andererseits werden Letzthalter ihr Altfahrzeug nicht mehr unentgeltlich zurückgeben können, wenn dieses vor der Stilllegung weniger als einen Monat zugelassen war. Dies trifft aber nur in Ausnahmefällen zu, so dass diese Regelung insgesamt zum Schutz vor Missbrauch verhältnismäßig ist.

Zu Nummer 14 (Artikel 3 Nr. 4 – § 3 Abs. 4 Nr. 3 AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Die Empfehlung dient der Klarstellung entsprechend der Begründung.

Zu Nummer 15 (Artikel 3 Nr. 4 – § 3 Abs. 4 Nr. 3 AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Die Empfehlung ist eine sachgerechte Ergänzung bei der Aufzählung der wesentlichen Komponenten eines Fahrzeugs.

Zu Nummer 16 (Artikel 3 Nr. 4 – § 3 Abs. 4 Nr. 6 – neu – und Nr. 7 – neu – AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag mit folgender Maßgabe zu:

1. In Buchstabe d wird die Änderung wie folgt eingeleitet:

   „Nach Nummer 5 wird folgende Nummer 6 angefügt:“

2. Nummer 6 wird gestrichen.

3. Nummer 7 wird Nummer 6 und wird wie folgt geändert:

   Nach dem Wort „serienmäßig“ werden die Worte „und nicht“ eingefügt.

Zur Streichung der Nummer 6:

Die Altfahrzeug-Richtlinie sieht für die von dieser Ausnahme erfassten Unfallfahrzeuge keine entsprechende Bestimmung vor. Weder der Wortlaut noch die Auslegung nach Sinn und Zweck der Richtlinie lassen deshalb diesen Ausschluss von der unentgeltlichen Rücknahme zu. Eine solche Ausnahme wäre auch sachlich nicht gerechtfertigt. Gerade bei älteren Fahrzeugen führt ein Unfallschaden häufig zu der Feststellung eines wirtschaftlichen Totalschadens. Die kostenlose Rückgabemöglichkeit für den Letzthalter würde daher in vielen Fällen ausgehöhlt.

Darüber hinaus dürfte es in der Praxis zu Schwierigkeiten bei der Anwendung dieser Vorschrift kommen, da nicht klar ist, wer die Beweislast zu tragen hat. Den Herstellern wird insofern ein zu großer, rechtlich nicht hinreichend bestimmter Ermessensspielraum eingeräumt, um sich ihrer Pflicht zur unentgeltlichen Rücknahme zu entziehen.

Zur Änderung der Nummer 7:

Die Bundesregierung teilt die in der Begründung des Bundesrates dargelegte Auffassung, dass die hier bestimmten Fahrzeuge, die nicht serienmäßig und nicht im einstufigen Verfahren hergestellt und genehmigt wurden, aus Gründen der Verhältnismäßigkeit nicht unentgeltlich zurückgenommen werden müssen. Die von der Bundesregierung für erforderlich gehaltene Ergänzung dient der Klarstellung des Gewollten.

Zu Nummer 17 (Artikel 3 Nr. 4 – § 3 Abs. 6 Satz 1 AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Die Einbeziehung der zu Kfz-Werkstätten vergleichbaren gewerblichen Einrichtungen bei der Verpflichtung zur Rücknahme von Altteilen, die bei Reparaturen von Pkw anfallen, ist eine sachgerechte Ergänzung und schafft zugleich einheitliche Wettbewerbsbedingungen für die beteiligten Akteure.

Zu Nummer 18 (Artikel 3 Nr. 5 Buchstabe e – neu –; § 4 Abs. 5 – neu – AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag mit der Maßgabe zu, dass die Angabe „vom 10. September 1996 (BGBl. 1996 I S. 1382, 1997 I S. 2860)“ gestrichen wird.

Die entsprechende Regelung ist bereits für die AltautoV in der NachweisV vorgesehen worden, so dass die in Rede stehenden Ausnahmen in Bezug auf die AltfahrzeugV folgerichtig sind. Es ist sachgerecht, die gewollte Ausnahme im Rahmen einer dynamischen Verweisung auf die Nachweisverordnung zu fassen.

Zu Nummer 19 (Artikel 3 Nr. 5 Buchstabe d – § 4 Abs. 4 Satz 4 AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Die Empfehlung dient der Klarstellung und ist sachgerecht begründet.

Zu Nummer 20 (Artikel 3 Nr. 6 Buchstabe a – § 5 Abs. 3 Satz 3 und 4 AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Die Empfehlung dient der besseren Vollziehbarkeit und gibt klare Vorgaben zur Erteilung der Bescheinigung in Anlehnung an die Bestimmungen der Entsorgungsfachbetriebe-Verordnung.

Zu Nummer 21 (Artikel 3 Nr. 6 Buchstabe a – § 5 Abs. 3 Satz 5 AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Die Empfehlung dient der Klarstellung, dass auch die Einhaltung der Verwertungsquoten durch den Sachverständigen zu überprüfen ist.

Zu Nummer 22 (Artikel 3 Nr. 6 Buchstabe a – § 5 Abs. 3 Satz 9 Nr. 3 – neu – AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Die in Rede stehende Ergänzung bei der Berücksichtigung von Überprüfungen nach dem Wasserrecht ist sachgerecht und kann Doppelprüfungen vermeiden, wenn das gerechtfertigt erscheint.

Zu Nummer 23 (Artikel 3 Nr. 7 – § 6 Nr. 3 AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung kann dem Vorschlag zustimmen, auch wenn die in Rede stehende Streichung dieser Zulassungs-

voraussetzung bei persönlich qualifizierten Sachverständigen durch von der Trägergemeinschaft für Akkreditierung akkreditierte Zertifizierungsstellen auf Grund der bisherigen Erfahrungen nicht erforderlich erscheint.

Zu Nummer 24 (Artikel 3 Nr. 8 – § 7 Abs. 2a – neu – AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag mit folgender Maßgabe zu:

In Absatz 2a Satz 1 werden die Worte „dem Umweltbundesamt“ durch die Worte „einer von den Ländern einzurichtenden gemeinsamen Stelle“ ersetzt.

Diese Empfehlung einer erweiterten Mitteilungspflicht der Sachverständigen, um jeweils aktualisierte Listen der anerkannten Demontagebetriebe, Schredderanlagen und sonstigen Anlagen zur weiteren Behandlung zu erhalten, liegt im Vollzugsinteresse der Länder, wie dies auch zutreffend in der Begründung zum Ausdruck kommt. Es ist deshalb sachgerecht, wenn auch die Länder wegen ihrer Vollzugskompetenz eine gemeinsame, zentrale Stelle für die in Absatz 2a bezeichneten Aufgaben in eigener Regie einrichten. Die durch die Zuweisung der in Rede stehenden Aufgaben an eine zentrale Stelle verfolgte Kosteneffizienz wird auch mit Einrichtung dieser Stelle durch die Länder erreicht.

Zu Nummer 25 (Artikel 3 Nr. 9 – § 8 Abs. 2 Satz 2 AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Die Empfehlung schafft eine wesentliche Verfahrensvereinfachung bei der Umsetzung und Anwendung von Änderungen des Anhangs II der Altfahrzeug-RL in nationales Recht, bei denen ohnehin kein Ermessensspielraum für die Mitgliedstaaten besteht. Der bezweckte dynamische Verweis auf die jeweils geltende Fassung des Anhangs II trägt dieser Sach- und Rechtslage Rechnung und wird von der Bundesregierung unterstützt.

Zu Nummer 26 (Artikel 3 Nr. 12 – § 11 Nr. 7a – neu – AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Die Empfehlung verbessert die Durchsetzungs- und Sanktionsmöglichkeiten der Behörden, wenn ein Altfahrzeug nicht ordnungsgemäß einer Verwertung zugeführt wird.

Zu Nummer 27 (Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe d – Nummer 2.2.1, Satz 2 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Redaktionelle Anpassung an die einschlägigen Bestimmungen des Wasserrechts.

Zu Nummer 28 (Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe e – Nummer 2.3 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Redaktionelle Klarstellung im Hinblick auf den Dokumentationsumfang im Betriebstagebuch.

Zu Nummer 29 (Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe h – Nummern 3.1.2.1, 3.1.2.2, 3.1.2.3, 3.1.2.4 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Redaktionelle Anpassung und Klarstellung des Gewollten im Hinblick auf die bestehenden wasserrechtlichen Vorschriften.

Zu Nummer 30 (Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe k Doppelbuchstabe aa – Nummer 3.2.2.1 Satz 1 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Sachgerechte Anforderungen zur Behandlung von Flüssigkeitstanks.

Zu Nummer 31 (Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe k Doppelbuchstaben aa – Nummer 3.2.2.1 Satz 2 erster Spiegelstrich des Anhangs 1 zur AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Sachgerechte Klarstellung im Klammerzusatz.

Zu Nummer 32 (Artikel 3 Nummer 14 Buchstabe k Doppelbuchstaben cc und dd – neu –; Nummer 3.2.2.1 Satz 4, 5 – neu – des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag mit folgender Maßgabe zu:

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe k werden nach Doppelbuchstabe bb folgende Doppelbuchstaben cc und dd angefügt:

„cc) In Satz 4 wird das Wort „Stoffe“ durch das Wort „Materialien“ ersetzt.

dd) Nach Satz 4 wird folgender Satz angefügt:

„Stoffe, die nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Wasserhaushaltsgesetz über die Einstufung wassergefährdender Stoffe in Wassergefährdungsklassen (VwVwS, BAnz. Nr. 98a vom 29. Mai 1999) als wassergefährdend eingestuft werden oder eingestuft sind, sind in dafür zugelassenen Behältern unter Beachtung der erlassenen Verordnungen der Länder zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe (AnlagenV – VAwS) abzufüllen und zu lagern.“

Es handelt sich um eine sachgerechte Klarstellung des Gewollten mit ergänzender Berücksichtigung von Anforderungen für wassergefährdende Stoffe nach den geltenden Bestimmungen des Wasserrechts.

Zu Nummer 33 (Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe l – Nummer 3.2.2.2 Abs. 1 Satz 4 – neu – des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Die Empfehlung erleichtert die generellen Anforderungen zur Lagerung von Restkarossen, wenn diese auf einer stoffundurchlässigen Fläche nach den Vorgaben des Wasserrechts gelagert werden.

Zu Nummer 34 (Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe n Doppelbuchstabe bb – Nummer 3.2.3.2 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Klarstellung unter Berücksichtigung der Anforderungen der Altfahrzeug-RL.

Zu Nummer 35 (Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe o – Nummer 3.2.3.3 Satz 1 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Redaktionelle Klarstellung unter Berücksichtigung der Vorgaben aus der Altfahrzeug-RL.

Zu Nummer 36 (Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe o – Nummer 3.2.3.3 Satz 1 und 2 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Es handelt sich i. W. um Klarstellungen des Gewollten im Hinblick auf technische Anforderungen zum Ausbau und/oder späterer Trennung bestimmter Bauteile, Stoffe oder Materialien unter Berücksichtigung des Standes der Technik bei der Verwertung bestimmter Stoffströme.

Zu Nummer 37 (Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe bb – Nummer 3.2.4.1 Satz 6 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Klarstellung des Gewollten im Hinblick auf eine Präzisierung zum Nachweis der entsprechenden Verwertungsquoten.

Zu Nummer 38 (Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe cc – Nummer 3.2.4.1 Satz 8 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Bei Batterien wird zur Erfüllung bestimmter Verwertungspflichten wie bei Altreifen eine Nachweiserleichterung erstattet. Gemäß den Ausführungen in der Begründung erscheint dies sachgerecht.

Zu Nummer 39 (Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe cc – Nummer 3.2.4.1 Satz 10 – neu – des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Konkretisierung der Anforderungen an die Nachweisführung der verwerteten Stoffströme, wenn mehrere Betriebe gemeinsam die Verwertungsquoten erfüllen.

Zu Nummer 40 (Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe dd – Nummer 3.2.4.1 Abs. 5 Satz 2 – neu – des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Siehe Anmerkungen zu Nummer 39.

Zu Nummer 41 (Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe q – Nummer 3.3.1 Satz 2 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Sachgerechte Klarstellung zur Führung des Betriebstagebuchs.

Zu Nummer 42 (Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe v – Nummer 4.1.2 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag mit der Maßgabe zu, dass als Folgeänderung in der Bußgeldvorschrift des § 11 Nr. 15 AltfahrzeugV-E (Artikel 3 Nr. 12 AltfahrzeugG-E) nach dem Wort „Verwertung“ die Worte „ oder der stofflichen Verwertung“ eingefügt und nach dem Wort „zuführt“ die Worte „oder nicht belegt, dass der entsprechende Anteil verwertet wurde“ angefügt werden.

Diese Empfehlung sieht eine Alternative zu der von der Bundesregierung vorgeschlagenen Verwertungsquoten für Schredderrückstände vor. Danach werden die Verwertungsquoten nicht mehr auf den Gesamtanfall der Schredderrestfraktionen – unabhängig vom Input – bezogen, sondern auf den Altauto-spezifischen Input der jeweiligen Schredderanlage. Dies macht einen im Vorschlag des Bundesrates berücksichtigten deutlich höheren Dokumentations- und Überprüfungsaufwand erforderlich und könnte die mit der Empfehlung letztlich bezweckte Kostenreduzierung möglicherweise kompensieren. Da die beteiligten Wirtschaftskreise allerdings diesem Vorschlag der Länder offenbar den Vorzug geben, kann die Bundesregierung dem zustimmen.

Beide Alternativen erfüllen die Vorgaben der Altfahrzeug-RL.

Die als Maßgabe gefasste Folgeänderung der Bußgeldvorschrift ist notwendig, um der Änderung des Bezugsobjekts in der verwaltungsrechtlichen Vorschrift zu entsprechen.

Zu Nummer 43 (Artikel 3a – neu – § 1 Abs. 2 Satz 3 TgV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag mit folgender Maßgabe zu:

„Nach Artikel 3 wird folgender Artikel 3a eingefügt:

Artikel 3a
Änderung der Transportgenehmigungsverordnung

Die Transportgenehmigungsverordnung vom 10. September 1996 (BGBl. I S. 1411, 1997 I S. 2861), zuletzt geändert durch Artikel 4b der Verordnung vom … *[einfügen: Datum des Inkrafttretens der Verordnung zur Änderung abfallrechtlicher Nachweisbestimmungen]* (BGBl. I S. … *[einfügen: Fundstelle dieser Verordnung]*), wird wie folgt geändert:

§ 1 Abs. 2 Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Die Vorschriften dieser Verordnung gelten nicht für die Einsammlung und Beförderung von Altfahrzeugen im Rahmen der Überlassung von Altfahrzeugen gemäß § 4 Abs. 1 bis 3 der Altfahrzeug-Verordnung vom … (BGBl. I S. …).“

Mit dieser Empfehlung werden die Bestimmungen der Transportgenehmigungsverordnung (TgV) an die AltfahrzeugV angepasst.

Zu Nummer 44 (Artikel 3b – neu –; Spalte 1 Nr. 1 der Anlage 2 zu § 10 AbfKoBiV)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag mit folgender Maßgabe zu:

„Nach Artikel 3a wird folgender Artikel 3b eingefügt:

Artikel 3b
Änderung der Abfallwirtschaftskonzept- und Bilanzverordnung

Die Abfallwirtschaftskonzepts- und Bilanzordnung vom 13. September 1996 (BGBl. I S. 1447, 1997 I S. 2862), zuletzt geändert durch Artikel 4c der Verordnung vom … *[einfügen: Datum des Inkrafttretens der Verordnung zur Änderung abfallrechtlicher Nachweisbestimmungen]* (BGBl. I S. … *[einfügen: Fundstelle der Verordnung]*), wird wie folgt geändert:

In Anlage 2 (zu § 10) wird in Spalte 1 die Nummer 1 wie folgt gefasst:

„

Spalte 1	Spalte 2
1. Altfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 2 der Altfahrzeug-Verordnung (Abfallschlüssel 16 01 04)	

“

Mit dieser Empfehlung werden die Bestimmungen der Abfallwirtschaftskonzept- und -bilanzverordnung (AbfKoBiV) an die AltfahrzeugV angepasst.

Zu Nummer 45 (Artikel 4 Nr. 1 – § 27a Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 StVZO)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Die Empfehlung trägt dem Gewollten unter Berücksichtigung der Aufgaben und Möglichkeiten der Zulassungsbehörden Rechnung.

Zu Nummer 46 (Artikel 4 Nr. 3 Buchstaben b, d und f Doppelbuchstaben bb, cc, ff – neu –, gg – neu – und hh – neu –; Muster 12 des Anhangs zu § 27a StVZO)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag mit der Maßgabe zu, dass der Änderungsbefehl Buchstabe c Doppelbuchstaben bb sowie cc wie folgt gefasst wird:

bb) Doppelbuchstabe cc wird wie folgt gefasst:

‚cc) Die bisherige Zeile 2.1 wird durch ein 5-stelliges Feld mit der Bezeichnung „Fahrzeugklasse“, ein 18-stelliges Feld mit der Bezeichnung „Fahrzeugmarke“ und ein 8-stelliges Feld mit der Bezeichnung „Fahrzeugmodell“ ersetzt. Nach Zeile 2.2 wird eine Zeile 2.3 eingefügt. Diese enthält ein 10-stelliges Feld mit der Bezeichnung „Tag der ersten Zulassung“, ein 4-stelliges Feld mit der Bezeichnung „Fahrzeugleergewicht gemäß § 2 Nr. 23 Altfahrzeug-Verordnung“ sowie ein 3-stelliges Feld mit der Bezeichnung „Nationalitätskennzeichen“. Nach Zeile 2.3 wird eine Zeile 2.4 angefügt mit dem Wortlaut: „Angaben zum Fahrzeug ganz oder teilweise nicht verfügbar – 1 Leerfeld“.

cc) Nach Doppelbuchstabe ee werden folgende Doppelbuchstaben ff bis hh angefügt:

ff) In den Abschnitten 1 bis 5 werden jeweils das Wort „Verwertungsbetrieb“ durch das Wort „Demontagebetrieb“, in den Abschnitten 1, 2, 3 und 5 jeweils das Wort „Annahmestelle“ durch die Angabe „Annahme-/Rücknahmestelle“ und in den Abschnitten 3, 4 und 5 jeweils das Wort „Zulassungsstelle“ durch das Wort „Zulassungsbehörde“ ersetzt.

gg) Nach Zeile 4.9 werden eine Zeile 4.10 mit der Bezeichnung „Für den Demontagebetrieb zuständige Genehmigungsbehörde“, eine Zeile 4.11 mit den Feldbezeichnungen „Straße“ und „Hausnr.“ sowie eine Zeile 4.12 mit den Feldbezeichnungen „PLZ“ und „Ort“ eingefügt.

hh) Zeile 4.10 wird Zeile 4.13.

zu.

Die Empfehlung enthält neben redaktionellen Änderungen insbesondere die notwendigen Anpassungen auf Grund der EU-Vorgaben an die Mindestanforderungen des Verwertungsnachweises.

Zu Nummer 47 (Artikel 4 Nr. 3 Buchstabe f Doppelbuchstabe aa – Muster 12 des Anhangs zu § 27a StVZO)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag mit der Maßgabe zu:

In Artikel 4 Nr. 3 Buchstabe f Doppelbuchstabe aa wird nach Satz 2 folgender Satz angefügt: „Im Kopfbereich der Seiten 1 bis 3 wird ein 10-stelliges Feld mit der Bezeichnung „Kfz-Kennzeichen“ eingefügt.“

Sachgerechte Ergänzung zur Verbesserung der Handhabung und der Auswertung der Verwertungsnachweise.

Zu Nummer 48 (Artikel 4 Nr. 3 Buchstabe f Doppelbuchstabe bb – Muster 12 des Anhangs zu § 27a StVZO)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Sachgerechte Ergänzung zur besseren Nutzung der Angaben aus dem Verwertungsnachweis bei eventuellen Verstößen.

Zu Nummer 49 (Artikel 4 Nr. 3 Buchstabe f Doppelbuchstabe ii – neu –; Muster 12 des Anhang zu § 27a StVZO)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag mit der Maßgabe zu, dass im Änderungsbefehl die Kennzeichnung mit den Doppelbuchstaben ii ersetzt wird durch den Doppelbuchstaben ff, da im Regierungsentwurf Artikel 4 Nr. 3 Buchstabe f mit der Untergliederung „ee“ endet.

Durch die Ergänzung wird vermieden, dass der Nachweis ohne Wissen des behördlich bekannten Letzthalters von einer anderen Person abgegeben wird.

Zu Nummer 50 (Artikel 5 – Änderung der Gebührenordnung zu Maßnahmen im Straßenverkehr)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Bei Angabe der Fundstelle der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr ist die Angabe „1098“ zu ersetzen durch die Angabe „1298“.

Anpassung an die geltende Fassung der Gebührenordnung unter Aufrechterhaltung der Gebührennummern bei der Vorlage des Verwertungsnachweises.

Zu Nummer 51 (Artikel 3 Änderung der AltfahrzeugV)

Die Bundesregierung hat der Prüfbitte entsprochen. Eine Erweiterung des Regelungsumfangs des vorgelegten Gesetzentwurfs gefährdet wegen verfahrensrechtlicher Vorgaben das Gesetzgebungsvorhaben in dieser Legislaturperiode. Die Bundesregierung ist aber der Auffassung, dass rechtzeitig vor Inkrafttreten der einschlägigen Bestimmungen konkrete Maßgaben zum Monitoring der Stoffströme getroffen werden sollten. Auch weitere Möglichkeiten zur Einschränkung von Missbrauch sollten geprüft werden.

Zu Nummer 52 (Artikel 3 – Änderungen der Altfahrzeug-Verordnung)

Die Bundesregierung wird der Bitte des Bundesrates entsprechen.

Zu Nummer 53 (Artikel 3 – Änderung der Altfahrzeug-Verordnung)

Die Bundesregierung wird der Prüfbitte des Bundesrates rechtzeitig nachkommen. Hierbei wird zu prüfen sein, ob über die bereits bestehenden Anforderungen hinaus konkrete Vollzugshilfen im Hinblick auf das Monitoring der Stoffströme erforderlich sind und welche Instrumente hierfür am besten geeignet erscheinen. Im Übrigen wird auf die Stellungnahme zu Nummer 51 hingewiesen.

Zu Nummer 54

Die Bundesregierung wird der Bitte des Bundesrates entsprechen.

Zu Nummer 55

Es wird auf die Stellungnahmen zu den Nummern 51 und 53 verwiesen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333